der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT JAHRGANG 30
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN,
ALLE FREUNDE DER EISENBAHN
UND DES STÄDTISCHEN NAHVERKEHRS



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



JULI

TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M 32542

7/81

Werklokomotiven

Unserem Leser Günter Meyer aus Aue ist es zu verdanken, daß wir in dieser Ausgabe Werklokomotiven vorstellen, die bisher weitgehend unbekannt sind. Mit Fotoausrüstung und Fahrrad spürte er bereits in den 50er Jahren in der Öffentlichkeit so gut wie unbekannte Werkbahnen auf und hielt sie im Bilde fest.





Bilder 1 und 2 Seit dem Jahre 1901 verfügte die Zuckerfabrik Jarmen über eine 600-mm-spurige Werkbahn mit einer Länge von 2,215 km. Neben der Güterwagenüberführung zur ebenfalls an diese Anlage angeschlossenen Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn (MPSB) diente die Werkbahn Kohlentransporten vom Peene-Stichkanal der Zuckerfabrik bis zur Kesselanlage. 1966 wurde hier der Betrieb eingestellt.
Die auf den Bildern am 15. Oktober 1958 fotografierte Lok wurde 1915 von Krauss mit der Fabriknummer 7034 an einen privaten Interessenten nach Graudenz geliefert und später von der Zuckerfabrik Jarmen aufgekauft. 1963 wurde sie abgestellt.

Bild 3 Eine ebenfalls feldspurige Werkbahnanlage besaß bis 1966 die Zuckerfabrik Anklam. Zuletzt mit Lokomotiven des Typs V 10 C bedient, diente diese Bahn ausschließlich zur Übernahme und Übergabe von Rübenwagen der MPSB. Noch 1958 wurde diese 1899 mit der FN 4106 von Krauss gebaute und an die Zuckerfabrik Anklam gelieferte Cn2t dafür genutzt.. Fotos: G. Meyer, Aue



Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Typografie: Ing. Inge Bieghоldt
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner", DDR - 1080 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist nur an unsere Anschrift zu richten.

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") betreffen, sind hingegen nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR - 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Redaktionsbeirat
Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Joachim Kubig, Berlin
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:
Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck: (140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 3,– M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR - 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 21. 5. 1981
Geplante Auslieferung: 13. 7. 1981



Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Asse, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul 12. Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen, alle Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs

7 Juli 1981 · Berlin · 30. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anläßlich des 25jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in Gold ausgezeichnet.

Inhalt

Titelbild
Längst gehört auf den Eisenbahn-Schnellverbindungen Japans die Dampftraktion der Vergangenheit an. U. B. z. den Schlafwagenzug „Blue Train" mit einer Ellok der BR EF 65, der gerade den Tokyoer Hauptbahnhof verläßt.

Fotobeschaffung: St. Uhlig, Dresden

Rücktitel
Hochbetrieb herrscht auf der H0-Anlage unseres Lesers W. Albrecht aus Oschatz. Der selbstgebaute Fußgängerübergang belebt den hier gezeigten Kopfbahnhof.

Foto: H. Albrecht, Oschatz

Dr. VLASTISLAV LUTRYN, Prag (ČSSR)

Eisenbahnübergänge zwischen der DDR und der ČSSR

Eine Betrachtung anläßlich des 130jährigen Bestehens des Grenzübergangs Bad Schandau/Děčin

Zwischen den benachbarten sozialistischen Staaten DDR und ČSSR pulsiert ein reger Eisenbahnverkehr. Es ist hinreichend bekannt, daß diese internationalen Verbindungen schon in der Frühzeit der Eisenbahn bestanden. Anläßlich des 130. Jubiläums des durchgehenden Eisenbahnverkehrs zwischen Dresden und Prag soll im folgenden Beitrag aus der Geschichte der Grenzübergänge zwischen den heutigen befreundeten Ländern berichtet werden.
In den Jahren von 1851 bis 1904 entstanden 14 solcher Übergänge. Um die Geschichte der Grenzübergänge besser zu verstehen, soll zunächst ein Einblick in die damaligen politischen Verhältnisse gegeben werden.
Nördlich der historischen Grenze zwischen der heutigen DDR und ČSSR lag das Königreich Sachsen. Südlich davon existierte das Königreich Böhmen. Dieses Land hatte aber seine Selbständigkeit mit der im Jahre 1867 gegründeten Österreich-Ungarischen Monarchie verloren. Das Eisenbahnwesen entwickelte sich in diesen beiden Staaten sehr unterschiedlich. In Sachsen wurden die ersten Strecken von Privatgesellschaften gebaut und betrieben.
Jedoch sind diese Bahnen, im Gegensatz zu den anderen Ländern im damaligen Deutschland, recht früh in das Staatseigentum übergegangen. In Österreich wurden die ersten Eisenbahnlinien teilweise als Privat-, aber auch als Staatsbahnen errichtet. In den Jahren 1854 und 1855 überließ der Staat die durch ihn betriebenen Unternehmen ebenfalls privaten Interessenten. Dieser Zustand änderte sich erst wieder in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts. Schritt für Schritt wurden nun viele Strecken verstaatlicht.

Wie der erste Grenzübergang entstand

Vor dem Bau des ersten Grenzüberganges zwischen Sachsen und Böhmen war bereits seit 1845 die Strecke von Wien nach Prag, anfänglich über Olomouc, dann auch über Brno, in Betrieb. Dresden war in jenen Jahren lediglich mit Leipzig und Berlin durch die Eisenbahn erschlossen. Beide Staaten hatten aber großes Interesse, ihre Bahnen miteinander zu verbinden.
Den Streckenbau von Olomouc nach Prag sowie die Linie von Prag über Ústi n. L. nach Děčin (Podmokly-Bodenbach) zur sächsischen Grenze hatte seinerzeit der österreichische Staat finanziert. Den Anschluß von Dresden zur böhmischen Grenze sollte zuerst die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie bauen und betreiben. Dann aber wurde durch das Königreich Sachsen die „Königlich-Sächsisch-Böhmische Staatseisenbahn" ins Leben gerufen, die dieses Vorhaben verwirklichte. Dies war gleichzeitig die Geburtsstunde der ersten Staatsbahn Sachsens.
Im Jahre 1845 schlossen beide Länder einen Staatsvertrag ab. Danach sollte der Anschluß beider Bahnen in Dolni Žleb (Niedergrund) erfolgen. Am 6. April 1851 verkehrten die ersten Züge von Prag bzw. Dresden nach Podmokly. Gleichzeitig wurde der Anschlußpunkt nach Podmokly verlegt. Der Abschnitt Podmokly—Staatsgrenze betrieb auf Grund vertraglicher Regelungen die „Königliche Direktion der Sächsisch-Böhmischen Staatseisenbahn in Dresden" als Pachtstrecke. Bis 1918 blieb diese Verbindung Eigentum des österreichischen Staates. Danach gehörte diese Strecke den ČSD; die Betriebsführung wurde bis 1945 aber weiterhin von der K. Sächs. Sts. E. B., später der DRG bzw. DR abgewickelt.
Am 1. Januar 1855 hat der österreichische Staat die Bahn Olomouc—Brno über Prag nach Podmokly an ein französisches Konsortium verkauft. Später wurde diese Strecke durch die „Österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft" (StEG) übernommen und bis zum Jahre 1909 betrieben. Anschließend führten die K. u. K. Staatsbahnen und nach 1918 die ČSD den Betrieb. Auf sächsischer Seite blieb die Bahn ohne Unterbrechung Staatseigentum. Der Anschlußbahnhof Podmokly entwickelte sich im Laufe der Jahre zu einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt. Aus Richtung Osten endeten hier später zwei Bahnen. Dabei handelte es sich um die Österreichische Nordwestbahn (ÖNWB) Wien—Znojmo—Kolin—Nymburk—Podmokly und um die Böhmische Nordbahn (BNB) von Česká Lipa. Beide Strecken verfügten auf dem rechten Ufer der Elbe über ihre eigenen Bahnhöfe (heute Děčin východ). Darüber hinaus existierte aber auch eine Schienenverbindung nach Děčin l. n. In Richtung Bad Schandau mündete die frühere Dux-Bodenbacher Eisenbahn (DBE) mit einem eigenen Bahnhof in die Strecke Dresden—Prag ein. Heute ist der Grenzübergang Bad Schandau/Děčin ein wichtiges Bindeglied für das Transportwesen im internationalen Reise- und Güterverkehr.

Zittau erhielt Anschluß nach Böhmen

In der Mitte des vorigen Jahrhunderts entwickelten sich die Städte Zittau und Reichenberg (Liberec) zu Industriezentren. Zittau war zu jener Zeit zwar bereits mit dem sächsischen Inland und auch mit Preußen eisenbahntechnisch verbunden. Jedoch wurde Reichenberg erst in den Jahren 1857 bis 1859 durch den Bau der „Südnorddeutschen Verbindungsbahn" aus Richtung Pardubice mit dem Innern Böhmens und nicht zuletzt mit der Hauptstadt Wien erreichbar. Bereits im Jahre 1853 kam ein entscheidendes Übereinkommen zwischen der österreichischen und sächsischen Regierung zustande. Es beinhaltete die Gründung der „Zittau-Reichenberger Eisenbahn-Gesellschaft", die ihren Betrieb 1859 aufnahm. Der auf österreichischem Territorium liegende Abschnitt wurde bis 1945 von den deutschen Bahnverwaltungen betrieben.
Heute dient dieser Grenzübergang vornehmlich dem Güterverkehr; der Reiseverkehr hat sich erst wieder nach Einführung des visafreien Verkehrs zwischen beiden Staaten entwickelt.

Grenzübergang Brambach/Vojtanov

Eine ähnliche rechtliche Entwicklung (sächsische Bahn auf österreichischem Gebiet) wiederholte sich auch am westlichen Ende der Grenze. Hier wurde aufgrund einer Vereinbarung von 1863 die Linie Plauen—Cheb mit dem Grenzübergang Radiumbad Brambach/Vojtanov geschaffen und am 1. November 1865 eröffnet. Somit war aber noch keine Verbindung mit Böhmen vorhanden. Die noch ausstehenden Anschlüsse schaffte die Buschthrader Eisenbahn-Gesellschaft mit der Strecke Cheb—Karlovy Vary (Karlsbad) im Jahre 1871 und ein Jahr später die „Kaiser-Franz-Josef-Bahn" durch den Bau der Strecke Wien—Plzeň-České Budějovice. Erst danach konnte die Verbindung über Bad Brambach geschaffen werden.
Heute herrscht hier ein reger Reise- und Güterverkehr.

Übergänge über den westlichen Teil der Grenze

Den westlichen Teil der heutigen Grenze zwischen DDR und ČSSR bildet der Kamm des Erzgebirges. Dahinter liegt auf der ČSSR-Seite ein riesiges Braunkohlebecken. Bereits in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts herrschte auf beiden Seiten der Grenze großes Interesse, die gewonnene Kohle in Sachsen und in anderen deutschen Staaten abzusetzen. Der östliche Teil des Beckens wurde durch die kurze, aber wichtige Bahn Chomoutov (Komotau)—Ústi n. L., der „Aussig-Teplitzer Eisenbahn", erschlossen. Diese Gesellschaft benutzte jedoch im Abschnitt Ústi n. L. Děčin die StEG. Daneben bestand durch die „Dux-Bodenbacher Eisenbahn" eine direkte Verbindung. Im westlichen Teil des Beckens bewältigte bereits die Buschtĕhrader Eisenbahn das vorhandene Verkehrsaufkommen. Ihre Hauptlinie führte von Prag über Kladno (Steinkohle), Chomoutov (Braunkohle), Karlovy Vary und Sokolov (Braunkohle) nach Cheb. Diese Gesellschaft hatte großes Interesse daran, auch die Verbindung nach Sachsen auszubauen und Kohle durch ihre eigene Bahn u. a. nach Chemnitz (heute Karl-Marx-Stadt) und Zwickau zu transportieren. Gleichzeitig schaffte sie daher mit ihrer Stammlinie eine Bahn über den Kamm des Erzgebirges von Chomoutov nach Vejprty. Hier schloß die Strecke im Jahre 1872 an die sächsische Bahn Chemnitz—Annaberg—Bärenstein—Landesgrenze an.

Drei Jahre später wurde eine weitere Verbindung zwischen Chemnitz und dem böhmischen Kohlebecken hergestellt. Diese Bahn begann in Pockau und führte über Reitzenhain (Grenzstation) nach Křimov und Chomoutov. Diese Grenzübergänge sind heute nicht mehr in Betrieb. Der Abschnitt Krimov—Reitzenhain ist stillgelegt worden.

Unter Regie der Buschtĕhrader Eisenbahn entstand im Jahre 1886 die Strecke von der Braunkohlenstadt Sokolov (Falkenau) über Kraslice nach Klingenthal. Noch im Jahre 1938 wurden auf dieser Strecke 13 Personenzugpaare eingesetzt. Gegenwärtig besteht hier kein Zugverkehr.

Übergänge über den östlichen Teil der Grenze

Im östlichen Teil der Grenze reichte der Übergang Zittau/Liberec noch nicht aus, um die ständig gestiegenen Transporte zu bewältigen. Entsprechend dem Vertrag zwischen Österreich und Sachsen sollten weitere Grenzübergänge in Vejprty, Ebersbach und Groß Schönau hergestellt werden. Zunächst wurde im Jahre 1873 der Übergang in Ebersbach geschaffen. Die BNB verlängerte zu diesem Zweck ihre Linie von Runhurz nach Ebersbach. Die sächsiche Staatseisenbahn ließ eine Abzweigung von der Linie Löbau—Zittau nach Ebersbach bauen.

Heute wird dieser Grenzübergang für den Güterverkehr genutzt.

Der projektierte Übergang bei Groß Schönau wurde in einer recht interessanten Form verwirklicht. Die sächsische Staatsbahn baute im Jahre 1876 eine Strecke von Eibau nach Mittelherwigsdorf in Richtung Zittau über Varnsdorf in Böhmen. Hier existierte bereits seit 7 Jahren ein Bahnhof der BNB.

So befindet sich noch heute an dieser Strecke nicht nur ein Grenzübergang, sondern auch ein DR-Streckenabschnitt auf ČSSR-Territorium. Darüber hinaus ist auch eine ČSD-Strecke von Varnsdorf bis zur Staatsgrenze über Zittau (DR) nach Hrádek n. N. mit Berührung der VR Polen vorhanden.

„Sekundärbahnen" mit grenzüberschreitendem Verkehr

Der Vollständigkeit halber sein nun noch an fünf weitere ehemalige Übergänge im Erzgebirge erinnert. Im Jahre 1883 wurde eine Lokalbahn von Karlovy Vary über Nejdek nach Johanngeorgenstadt eröffnet. Zweck dieser Verbindung war es, den Reiseverkehr aus Richtung Zwickau und Aue in das weltberühmte Bad Karlovy Vary abzusichern.

Hauptsächlich dem Güterverkehr diente der Übergang Hermsdorf/Moldava. Die an die sächsische Sekundärbahn Freiberg-Hermsdorf angeschlossene böhmische Strecke wurde von Most aus von der „Prag-Duxer Eisenbahn" gebaut und ursprünglich auch betrieben. Ungünstige Steigungen brachten eine sehr aufwendige Betriebsführung mit sich. Der Übergang ist stillgelegt und der Streckenabschnitt Holzhau—Hermsdorf abgebaut.

Ein weiterer Übergang befand sich für die Strecke As—Adorf in Hranice v. Čechach (Rossbach). Der deutsche Teil dieser Bahn wurde ursprünglich von der österreichischen Staatsbahn, später von den ČSD betrieben. Seit 1945 wird diese Strecke nur noch auf ČSSR-Territorium betrieben.

Die 1884 eröffnete 750-mm-Schmalspurbahn Zittau—Markersdorf wurde im Jahre 1900 nach Heřmanice verlängert. Nach 1945 wurde der Abschnitt Zittau—Grenze nicht mehr betrieben. Einen Teil der verbliebenen Strecke haben die ČSD weiter genutzt. Den restlichen Abschnitt übernahm die PKP. Inzwischen sind auch diese Strecken eingestellt worden (vgl. Heft 2/81, S. 49).

Zwischen der DDR und der ČSSR sind gegenwärtig vier Grenzübergänge vorhanden. Die zwischen beiden Ländern vorhandenen Schienenstränge sind leistungsfähige Verbindungen, die nicht nur dem ständig steigenden Reise- und Güterverkehr zwischen beiden Ländern dienen, sondern gleichzeitig unersetzliche Transportadern für den Transitverkehr sind.



Reger Betrieb auf dem Bahnhof Bad Schandau. Dieser bedeutende Grenzübergang dient heute nicht nur dem starken Reise- und Güterverkehr zwischen DDR und ČSSR, sondern bewältigt auch wichtige Aufgaben im Transitverkehr zwischen den skandinavischen und südeuropäischen Ländern.

Foto: J. Migura, Berlin

ULRICH HEDLER, Kahla

Ein Teil meiner Freizeit

Die von mir betriebene H0-Anlage ist stationär in einem ausgebauten Dachboden untergebracht. Sämtliche Gleisanlagen wurden mit Material der früheren Firma Pilz ausgelegt. Die nachgestaltete Epoche entspricht dem jetzigen Zeitpunkt bei der DR. Auf der 6,75 m × 1,40 m großen Anlage entstand ein Durchgangsbahnhof. Nachgestaltet wurde eine zweigleisige und durchgehend elektrifizierte Hauptbahn. Allerdings ist die Fahrleitung nicht in die Schaltung der Anlage einbezogen worden und somit eine Imitation. Fahrleitungen und Masten wurden selbst hergestellt. In eigener Werkstatt entstanden ebenfalls die Fachwerkbrücke und das Zementwerk. Zwei Stromkreise unterteilen die Anlage. In absehbarer Zeit werden die Gleisanlagen zum Lokschuppen, Containerbahnhof und zur Güterabfertigung an einen dritten Stromkreis angeschlossen.
Schaltungstechnisch bietet die Anlage keine Raffinessen. Die Züge werden von Hand gesteuert. Somit ist der Anlagenbediener „Lokführer", „Stellwerksmeister" und „Fahrdienstleiter" in Personalunion.
Um eine dichte Zugfolge zu ermöglichen, ist die Strecke in beiden Richtungen in je vier Blockabschnitte unterteilt. Später ist noch der Bau eines Schattenbahnhofes vorgesehen. Dadurch kann der Fahrbetrieb noch abwechslungsreicher als bisher gestaltet werden.



DER KONTAKT · DER KONTAKT · DER KONTAKT

Herr Otto Voigt aus Berlin schreibt uns:
„Der Artikel ‚Ein Freiluftmuseum entsteht' im ‚Modelleisenbahner' 4/81 erschien gerade während der Reisevorbereitungen von 14 Mitgliedern der ‚Zentralen Arbeitsgemeinschaft' 1/5 Berlin. Die geplante Exkursion mit einem Arbeitseinsatz Ende April hatte nämlich die früheren Rügenschen Kleinbahnen zum Ziel. Damit wollten unsere Freunde einen Beitrag zur weiteren Vervollkommnung des Freiluftmuseums leisten. Bei bestem Frühlingswetter ging es am 25. April 1981 früh auf die Reise in Richtung Norden. Groß war die Überraschung bei der Begrüßung in Putbus, als die für Sonntag geplanten Waggons mit Kies schon eingetroffen waren. Nachdem bereits am Vormittag Freunde vom Bezirksvorstand Greifswald mit der Entladung begonnen hatten, waren durch unsere Unterstützung gegen 18.00 Uhr die 60 Tonnen Kies entladen. Nun strebten wir ‚gebrochen' dem Quartier zu.
In den folgenden Tagen wurden die entladenen Kiesmengen gleichmäßig verteilt. Das Gelände um die bereits vorhandenen Traditionswagen erhielt dadurch ein einladendes Aussehen. Wenn demnächst der Ansturm der Urlauber auf die Ostseebäder einsetzt, wird manch interessierter Blick bestimmt auch bei diesen Wagen verweilen. Insgesamt wurden als Beitrag für die Schaffung des Freiluftmuseums auf der Insel Rügen durch die Freunde von der ZAG Berlin 260 VMI-Stunden geleistet. Daß bei alledem das Fotografieren nicht zu kurz kam, sei hier nur am Rande vermerkt.
Bedanken möchten wir uns auch bei der AG 5/21 Göhren, die u. a. ihre Anlage vorführte und einen Erfahrungsaustausch ermöglichte. Wir sind der Auffassung, daß in Putbus ein wirkungsvoller Weg beschritten wird, um an vorhandene Kleinbahnen zu erinnern, Traditionen zu pflegen und nicht zuletzt die heutige Eisenbahn vorzustellen."

Herr Eckehard Weber aus Holzweißig (Kr. Bitterfeld) teilt uns aufgrund der Veröffentlichung im Heft 4/81 unter der Rubrik „Wissen Sie schon ..." über den Einsatz der BR 254 mit:
„In Ihrer Meldung über den Einsatz der BR 254 sind einige Ungenauigkeiten enthalten.
Als Werklok 1-1121 verkehrt die 254 057-3, die ehemalige DR-Lok 254 058-1 erhielt die Bezeichnung 1-1122. Vor kurzem wurde die Lok 1-1121 schadhaft. Das BKK Bitterfeld erhielt als Ersatz dafür leihweise eine BR 244. Seit etwa 1 1/2 Jahren werden die Züge in Burgkemnitz nicht mehr mit der BR 106, sondern Werkbahn-E-Loks bespannt. Dazu wurde die Fahrleitung der DR ein Stück auf die Anschlußbahn verlegt."

In eigener Sache

Wir bitten unsere Leser bei der Einsendung von Briefen, Manuskripten und Fotos die genaue Anschrift gut lesbar sowie vorhandene Bankverbindungen anzugeben.
Manuskripte sollten nach Möglichkeit in doppelter Ausfertigung eingesandt werden.

Die Redaktion

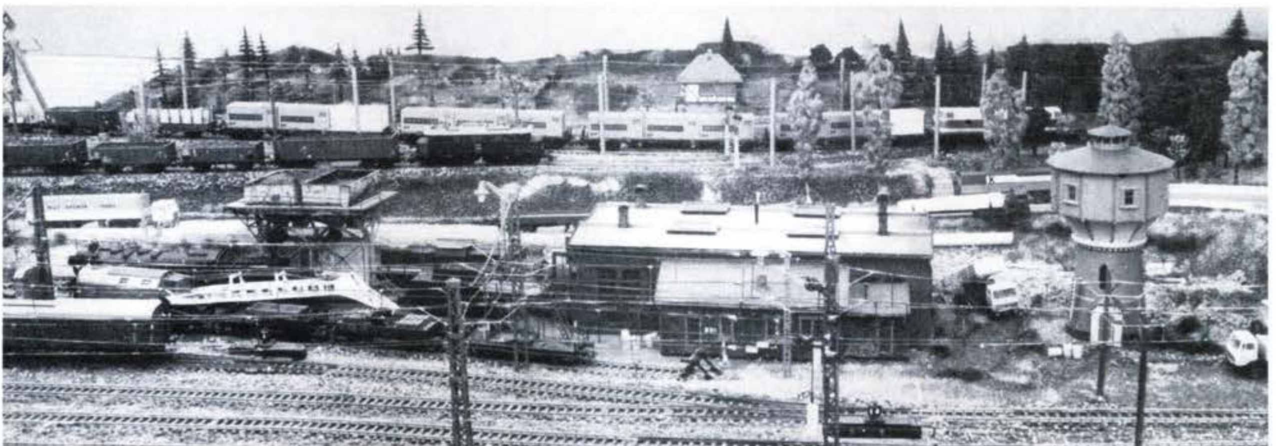
Dachschräge

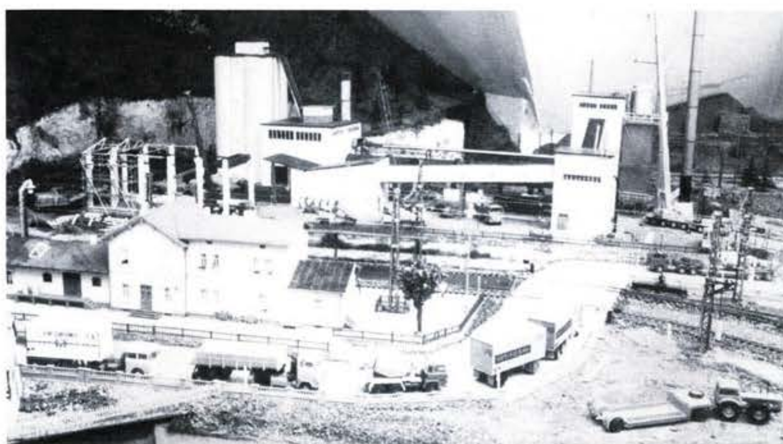
+8 +11 Abzw +8 +10 +6 +5 +5 +8 +10 +3

Containerkran Gsch Lsch Wt Zementwerk Stw Stbr +2 ±0 Stw Stellpult ±0 EG Balken

Werkbank Park-platz Tür

6,70 × 1,40 × 1,20 Gleisplan - H0







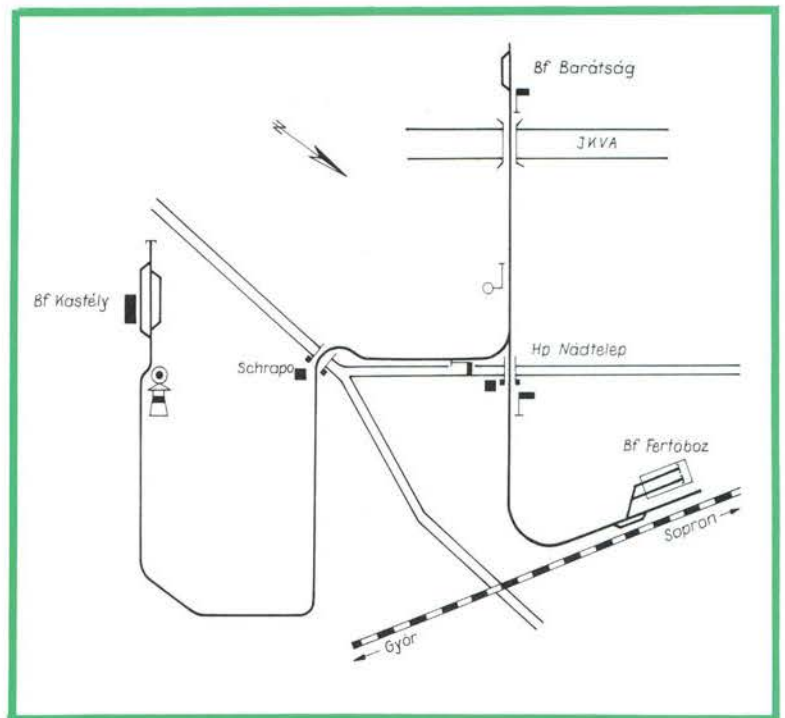
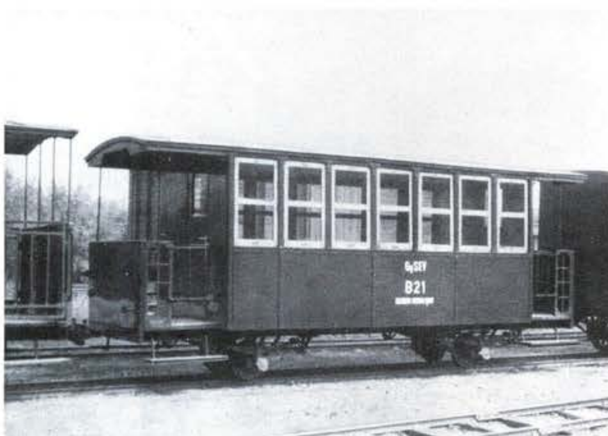
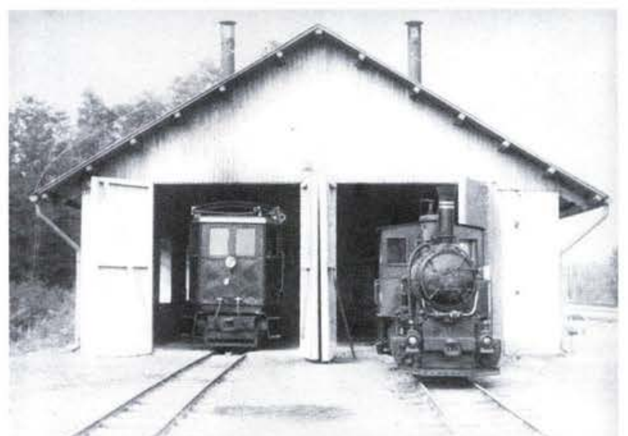




Bild 1 Auch Frauen können ihr Zeugnis als Ehrenlokführer erwerben.
Bild 2 Skizze über die Streckenführung der Museumsbahn.
Bild 3 Der Museumszug vor dem Bahnhof Barátság im Jahre 1974.
Bild 4 Wagen 21 am 27. September 1972 in Fertöboz.
Bild 5 In dem nach alten Plänen nachgebauten Heizhaus stehen die Diesellok aus Szeged und die Dampflok 39 4023 am 27. September 1972 nebeneinander.

Fotos: U. Friedrich (1), E. Preuß (2), R. Preuß (2) Skizze: M. Schneider





Dipl.-Ing. MICHAEL SCHNEIDER, Dresden

Auf der Spur einer ungarischen Museumsbahn

Unweit von der westungarischen Stadt Sopron befindet sich bei Nagycenk das einstige Schloß des ersten ungarischen Verkehrsministers Istvan Széchenyi.
Ende 1969 wurde im Rahmen der Schloßrestauration ein Freilichtmuseum eingerichtet. Hier sollten Sachzeugen der nach und nach eingestellten heimischen Schmalspurbahnen eine neue Heimat erhalten. Die Direktion der Györ-Sopron-Ebenfurti Vasút (Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn, GySEV) setzte dieses Vorhaben in die Tat um. In den Jahren von 1970 bis 1972 entstand eine Verbindungsstrecke zwischen dem Bahnhof Fertöboz der GySEV-Strecke Györ—Sopron und dem Schloß „Kastély". Die in einer Spurweite von 760 mm errichtete und 5 km lange „Szechenyi Museumseisenbahn" wird überwiegend von Touristen genutzt.

Ein Blick in die Geschichte

Doch bevor wir etwas mehr über diese Museumsbahn erfahren, soll kurz die Entwicklung der Schmalspurbahnen auf dem Gebiet der heutigen Ungarischen Volksrepublik aufgezeigt werden.
Ende des vorigen Jahrhunderts existierten keine ausreichenden Verkehrsmittel für die Beförderung land- und forstwirtschaftlicher Massengüter zu den regelspurigen Hauptstrecken. Bis dahin erfolgte der Gütertransport fast ausschließlich mit Pferdefuhrwerken auf meist unbefestigten Feldwegen und Landstraßen. Mit dem ständigen Anwachsen der Produktion wurde es notwendig, geeignetere Beförderungsmittel einzusetzen. Regelspurige Anschlußgleise hätten diese Aufgabe nur mit hohem finanziellen Aufwand bewältigt.
Es lag daher auf der Hand, die seinerzeit in den westeuropäischen Ländern bewährten Wirtschaftsbahnen auch in den genannten Einzugsbereichen einzurichten.
Nun entstanden feste Wirtschaftsbahnen, aber auch Strekken, die je nach Bedarf auf sogenannten „fliegenden Gleisen" (diese Anlagen wurden nach saisonbedingter Nutzung wieder abgebaut) verkehrten. Die anfänglich in der Landwirtschaft verwendeten Bahnen wurden durch tierische Kraft bewegt. Doch bald setzte sich die Dampflokomotive durch. Die Zahl der Schmalspurbahnen erhöhte sich besonders durch den Aufschwung des Kohlebergbaus.
Der Bau von Schmalspurstrecken war verhältnismäßig kostengünstig. Den technischen Erfordernissen und Vorschriften konnte leicht entsprochen werden. Diese Beispiele machten Schule. Bald entstanden lokale Unternehmen, die nunmehr auch dem Personenverkehr dienten und größere Gebiete an das regelspurige Eisenbahnnetz anschlossen. Es wurde dabei eine Vielzahl von Spurweiten verwendet. So sind feste Wirtschaftsbahnen größtenteils 760-mm-spurig entstanden. Tragbare Gleise hatten dagegen die Spurweite von 400 mm. Südungarische Kohlebergwerksbahnen verwendeten die Spurweite von 1000 mm. In Nordungarn entstanden Bahnen mit der Spurweite von 600 mm.
Zwischen den beiden Weltkriegen spielten die Schmalspurbahnen in der ungarischen Wirtschaft eine große Rolle. Es wurden neue landwirtschaftliche Eisenbahnen gebaut; damals entstanden die verkehrsreichen Strecken des Bergwerks von Balinka und der Bergbaugesellschaft von Tatabánya.
Als nach dem zweiten Weltkrieg der Großgrundbesitz aufgeteilt wurde, verloren einige Bahnen ihre Bedeutung. Das Verkehrsaufkommen nahm aber auf jenen Bahnen zu, die in der „Großen Tiefebene" lagen, wie bei Békéscaba, Szeged, Debrecen und Lökösháza.
Die Zuckerfabriken drängten bald auf Wiederaufnahme des Betriebes der Schmalspurbahnen der früheren Großgrundbesitzer, da die Zuckerrübentransporte zuverlässiger über die Schiene erfolgen konnten. Nach einem Beschluß des Ministerrates wurde daraufhin die Direktion der Wirtschaftsbahnen ins Leben gerufen. Die z. T. weit auseinander liegenden Strecken erhielten unter der einheitlichen Leitung einen weitestgehend vereinheitlichten Wagenpark. Die Forstbahnen wurden einer Direktion der Staatlichen Waldbahnen unterstellt. Weitere Schmalspurbahnen unterstanden den Ungarischen Staatseisenbahnen (MÁV).
Doch mit dem Aufschwung des Straßentransports nahm die Bedeutung der Schmalspurbahnen in den 50er Jahren zunehmend ab. Beispielsweise stellten zwischen 1970 und 1977 die Békéser, Ceglėder, Szegeder und die Debrecener Schmalspurbahnen den Betrieb ein. Aus diesem Grund wurden bereits 1969 Stimmen laut, noch vorhandene charakteristische Geräte und Fahrzeuge der Nachwelt zu erhalten. Damit war der Gedanke, eine Museumsbahn zu schaffen, in unmittelbare Nähe gerückt.

Die Szechenyi Museumsbahn entstand

Im Sommer 1970 begann der Bau unter Regie der GySEV. Die erste Teilstrecke konnte auf der Trasse eines ehemaligen Industriegleises, der Nagycerker Zuckerfabrik zwischen Fertöboz und Barátság (Freundschaft) verlegt werden. Die Eröffnung dieses Streckenteils erfolgte am 6. November 1970. Der zweite Streckenteil wurde 1972 fertiggestellt und zweigt in Nadtelep ab. Nach ca. 2,5 km endet er im Bahnhof Kastėly.
Die Hochbauten entstanden nach dem Muster ehemaliger Dienstgebäude. So entspricht z. B. das Empfangsgebäude in Kástely dem Stil der Gebäude der ehemaligen ungarischen Südbahn. In Fertöboz befindet sich das Heizhaus der Bahn, welches dem Vorbild der Ungarischen Staatsbahn (MÀV) entspricht. Alle Signale sind Originale. Zur Deckung des Bahnhof „Kastėly" dient ein elektrisches Banovits-Distanzsignal. Die Abzweigstelle ist u. a. durch ein dreiflügliges Hauptsignal und ein Roessemann-Kühnemann-Deckungs-Gittermastsignal gesichert.
Zu Beginn des Betriebs standen zwei Dampflokomotiven des Kieselgurbergwerks Püspökszurdoki zur Verfügung. Die Lokomotive 294 023 wurde 1923 gebaut und die Lokomotive 394 057 entstand im Jahr 1949. Die Loks haben eine Masse von 10 t und können eine Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h entwickeln. Die Streckenhöchstgeschwindigkeit auf der Museumsbahn beträgt allerdings nur 15 km/h. Die ersten drei Wagen stammen von der ehemaligen Schmalspurbahn in Kisujszallas. 1971 verstärkten weitere fünf Wagen der MÀV den Wagenpark. Im Jahre 1972 erhielt die Bahn zwei Dieseltriebfahrzeuge (Baujahr 1940).
Eine Maschine kam 1971 von der Kecskeméter Wirtschaftsbahn und verfügt über einen Gepäckraum; eine weitere wurde im gleichen Jahr von der Schmalspurbahn in Szeged übernommen.

Tafel 1: Wagenpark der Museumsbahn (Stand 1971)

B	20 ex MAV	B	52003	ex. Netz Kisujszállás
Ba	40 ex MAV	Ba	54014	
Ba	41 ex MAV	Ba	54015	
D	60 ex MAV	D	603	ex. Netz Békścsaba
B	21 ex MAV	B	52010	
B	22 ex MAV	B	204	
Ba	42 ex MAV	Ba	54006	
Ba	43 ex MAV	Ba	552	

Die Diesellokomotiven verfügen über eine Leistung von 162 kW (etwa 220 PS). 1973 konnte die Dampflokomotive „András" in Dienst gestellt werden. Die Betriebsführung erlaubt auch für die Bahn die Bezeichnung „Museums-Pioniereisenbahn". Etwa 50 begeisterte Mitglieder der Eisenbahnpioniergruppe „Széchenyi Istvan" der ungarischen Pionierorganisation, versehen in ihrer Freizeit Dienst bei der Museumsbahn.
Organisatorisch gehört die Bahn seit 1973 zum Verkehrsmuseum Budapest. Die Betriebsführung obliegt der GySEV.

Tafel 2: Ausgestellte Fahrzeuge

a) Lokomotiven

Spurweite (mm)	Bezeichnung	Hersteller	Baujahr und FN	Bemerkungen
600	„TRIGLAV" 356.301	Krauss/ München	1902/ 4713	für Firma Gacioni bis 1914 Waldbahn Feistritz 1914—1918 K. u. K. Heeresfeldbahn ab 1920 Steinbruch Inóc ab 1945 Waldbahn Kismaros (ÁEV) 30. 9. 1972+
760	„Hany Istók" 357.134	Orenstein & Koppel	1923/ 10726	Wirtschaftsbahn im Komitat Mosou, etwa 1920 zur Waldbahn Csömödér
		Krauss/Linz	1916/ 7126	Zuckerfabrik Kaposvár
	„Kincses"	MÁVAG Budapest	1915/ 3787	für Wirtschaftsbahn in Kroatien, später Donautaler Touerde AG, ab 1948 Nagytétényer Schweinemastanstalt
1000	495.5001 (ex. 411.005)	DIMÁVAG Budapest	1915/ ...	für Eisenfabrik Gyár, Pereces und Lynkóbénya, ab 1945 MÁV, zuletzt Metallurgische Werke „Lenin"
	21	Krauss/Linz	1900/ 4428	für Borsoder Industriewerke, später Eisenwerke Ózd und mit Tender versehen

b) Wagen

Typ	Herkunft
gedeckter Güterwagen zweiachsig	urspr. „Erste Wirtschaftsbahn der Tiefebene" (A. E. G. V.), zuletzt Cegléder Kleinbahn (C. G. V.)
Personenwagen vierachsig 1. und 2. Klasse	urspr. Debrecener Städtische Waldeisenbahn zuletzt Cegléder Kleinbahn ABa 361
Personenwagen zweiachsig 2. Klasse	urspr. „Szegeder Wirtschaftsbahn" (Sz. E. G. V.) zuletzt Cegléder Kleinbahn B 552
Personenwagen zweiachsig 2. Klasse	zuletzt Kapuvárer Wirtschaftsbahn B 52017
Personenwagen zweiachsig 2. Klasse	zuletzt Cegléder Kleinbahn B 425
Personenwagen zweiachsig 2. Klasse	zuletzt Kapuvárer Wirtschaftsbahn B 52021
Personenwagen vierachsig	„Tunnelwagen" der Pereceser Bergwerksbahn
Schemelwagen	Lillafüreder Staatliche Waldbahn (L. Á. E. V.)

Freilichtmuseum mit hohem Zuspruch

Interessant ist noch folgendes: Das nahe der Station Kastély gelegene Freilichtmuseum stellt einige interessante Fahrzeuge der ungarischen Schmalspurbahnen aus. Sie sind in Tafel 2 zusammengestellt. Die 600 mm-Spurweite, die hauptsächlich bei den Waldbahnen angewendet wurde, ist durch die Dampflokomotive „TRIGLAV" vertreten. Zuletzt verkehrte sie bis 30. September 1972 von Kismaros nach Királyrét. Heute besteht nur noch die 600-mm-spurige Királyreter Waldbahn im „Dobau Donauknie".
Die „Hany Istók" stammt aus dem einst moorigen Hanság-Gebiet. Beim Staatlichen Forstwirtschaftsbetrieb erhielt sie die Betriebsnummer 357.314 und war bis zur Verdieselung der Csömödér Bahn dort im Einsatz.
Von der Kaposvarer Zuckerfabrik wurde eine Krauss-Lokomotive aus dem Jahre 1916 übernommen.
Die „KINCSES" hat einen durch wechselvolle Geschichte gekennzeichneten Weg hinter sich. Ursprünglich in Jugoslawien eingesetzt, diente sie zuletzt der Schweinemastanstalt von Nagytétenye zum Futtertransport.
Die Lokomotive Nummer 495.5001 verkehrte auf den 1 000-mm-Strecken von Gyár, Pereces und Lyukóbánya. Die Lok 21 gehörte zuletzt den Eisenwerken von Ózd.
Alle aufgestellten Wagen sind typische ungarische Schmalspurfahrzeuge. Unter ihnen befinden sich allerdings auch einige Kuriositäten. Dazu gehört der einzige ungarische Schmalspurwagen mit der 1. Wagenklasse, der zu den Debrecener Städtischen Waldeisenbahnen gehörte und später nach Cegléd kam.



Bild 6 Im Wechsel mit der Lok 394 023 und der „Andreas" versieht die 394 057 Dienst vor dem Museumszug.

Die Waldbahn von Lillafüred schenkte dem Museum Schemelwagen, die zur Holzbeförderung dienten.
Obwohl die am 9. Juli 1978 eröffnete Ausstellung ein vielfältiges Bild vermittelt, ist sie noch nicht abgeschlossen. Weitere Lokomotiven harren der Herrichtung und Präsentation.
Nach der Besichtigung kann der Besucher im Bahnhof Kastély eine angenehme Bahnhofsrestauration mit stilgerechtem Bahnmobilar und reichhaltigem Erfrischungsangebot aufsuchen. Eine besondere Attraktion ist die Möglichkeit, gegen Entrichten einer Gebühr, selbst als Lokführer zu fahren. Nach getaner Arbeit winkt ein Diplom als „Ehrenlokführer". Die Züge der Museumsbahn verkehren sonnabends sowie an Sonn- und Feiertagen. Für den Eisenbahnfreund lohnt es sich auf jeden Fall, einen Besuch bei der Museumsbahn des Verkehrsmuseums Nagycenk einzuplanen.

Quellenangaben:
/1/ Informationsheft des Szechenyi Museumsbahn in Nagycenk
/2/ Informationen aus dem Verkehrsmuseum Budapest
/3/ Unterlagen aus der Sammlung von E. Preuß, Berlin

JOCHEN KRETSCHMANN, Berlin

„FEUER — WASSER — KOHLE!"

Ein Lokführer erinnert sich

Die 41er — wie sie wirklich war...

Es gibt Lokomotiven, an deren Anblick man sich erst gewöhnen muß, und es gibt solche, in die man sich auf den ersten Blick verliebt. Die 41er war eine „solche" Lokomotive, die mit ihrer schlanken, langgestreckten Form, den großen „Wagner-Ohren" und dem bestechend übersichtlich angeordneten Triebwerk nicht nur die Herzen von uns „Professionellen" schneller schlagen ließ. Für eine Güterzuglokomotive wirkte sie eigentlich zu schnell, zu elegant und der Beiname „Ochsenlok" scheint mir doch etwas verfehlt.
Wer weiß denn eigentlich, daß in den ersten Jahren nach dem Kriege die 41er fast den gesamten Schnellzugverkehr auf der Stralsunder und Rostocker Schiene bewältigte? Zugegeben, die Höchstgeschwindigkeit für Schnellzüge lag damals bei 85 km/h — aber die wollten ja erst einmal mit reiner Brikettfeuerung erreicht sein. Die Eisenbahner, die zu der damaligen Zeit als Lokheizer im Bw Stralsund oder Rostock beheimatet waren, wissen davon ein Lied zu singen. Übermäßig hohe Aufsatzbretter machten es möglich, daß der Tender fast mit 12 Tonnen Brikett beladen wurde. Nicht selten kam die 41er mit abgefegtem Tender am Zielbahnhof an. 60 Achsen hatten diese D-Züge im Durchschnitt immer. Und wer im letzten Wagen saß, konnte selbst bei geschlossenen Fenstern die 41er „ballern" hören. Zwei Heizer schufteten im wahrsten Sinne des Wortes um Wasser und Dampf.
Trotz allem schneidigen Aussehen, den großen Windleitblechen, blieb sie doch eine Güterzuglokomotive. Mochte sie im Hügelland für die Beförderung von Eil- und Schnellzügen durchaus gut geeignet, sogar unübertroffen sein — im Flachland war die Jagerei für diese Lokomotive nichts. Im „Dampflokarchiv" Band 2 behaupten die Autoren zwar, daß die 41er auch bei 100 km/h noch ruhig lief... Ich hoffe, sie werden es mir nicht verübeln, wenn ich daran zweifle. Die Laufkriterien eines Vierkupplers — noch dazu mit 1600 mm Raddurchmesser — sind eben doch anders als die einer „Pazific..."
Die Stärke der 41er lag vor allem in ihrer kraftvollen Anfahrt, ihrem unwahrscheinlichen Spurtvermögen. Speziell auf der Pasewalker Ostsee-Strecke, wo bekanntlich fast alle Bahnhöfe im „Loch" liegen, machten sich ihre Eigenschaften bezahlt. Wer sich jemals mit einer P 8 und 13 oder 14 Wagen am Haken von Prenzlau hoch nach Wilmersdorf quälen mußte, begann die 41er zu schätzen. Es war eben doch mehr „Dampf" dahinter, wenn man mit ihr die Steigung bis zur Autobahnüberführung anging. Unvergleichlich war dabei die „Aussprache". Es gibt wohl keine deutsche Lokomotive, die einen solch unvergleichlichen dumpfen und dennoch scharfen, kurzen abgehackten Schlag hatte. Unvergeßlich bleiben mir die Augenblicke, wenn die 41er, von Meiningen kommend, hinter dem Bahnhof Suhl die Dombergkurve ansteuerte. 45% Füllung — und „volles Rohr". Dieses Konzert kann man mit keinem Tonband wiedergeben, das muß man schon selbst miterlebt haben.
Ich kannte die 38er (sie fraß mir aus der Hand), die 52er, die 23er, die 93er (den „Bullen"), sämtliche preußische Länderbauarten — auf allen hatte ich links und rechts gedient. Aber eine 41er hatte ich bisher noch nie in den Händen. Doch dann schlug Anfang der 70er Jahre die Stunde. Unser Bw erhielt im Winterfahrplanabschnitt Containerzugleistungen von Neubrandenburg nach Frankfurter Allee.
Da die Verwaltung der Ansicht war, unsere Reko-01 wären der Planlast 1200 Tonnen nicht gewachsen, mußte uns Neubrandenburg die 41er zur Verfügung stellen. Genau der erste Dienst im neuen Plan war meiner. Die 41er stand vor dem Schuppen und räucherte vor sich hin. „Ist doch wie



Bild 1 Lok 41 1134-0 vor einem Personenzug nach Neubrandenburg in Stralsund (August 1971)

Foto: R. Weule, Berlin

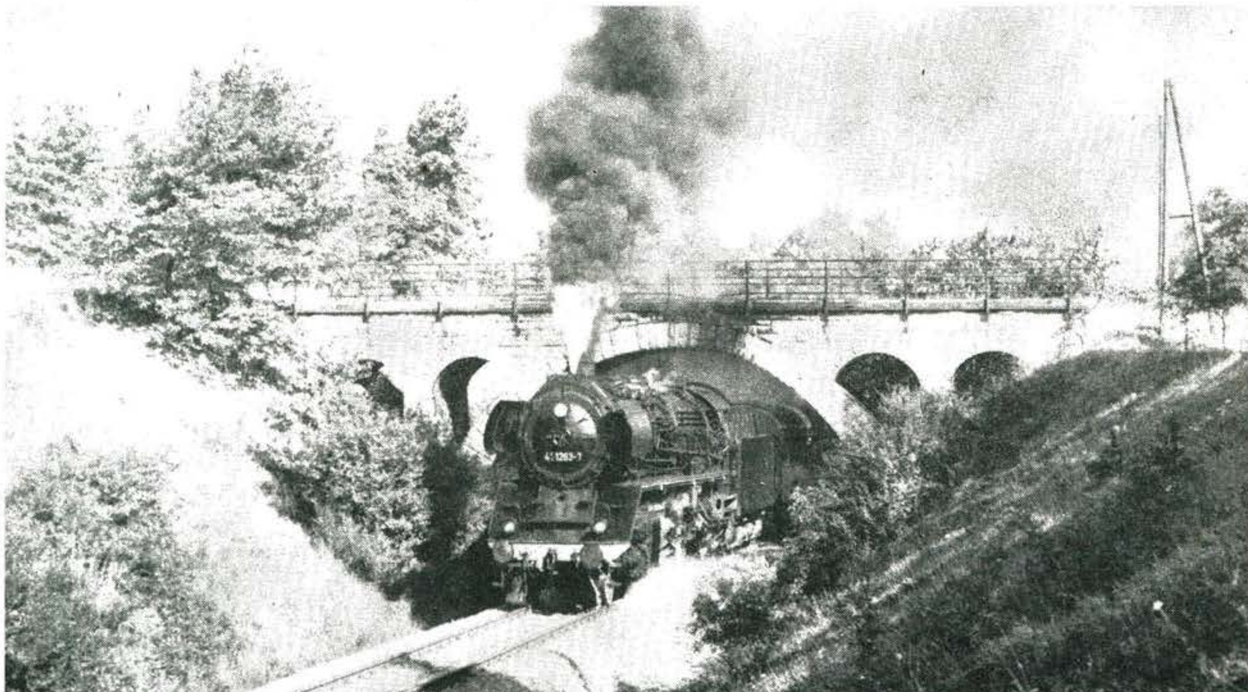


Bild 2 Vor einem Sonderzug ließ die 41 1263-7 (Bw Saalfeld) die Herzen vieler Eisenbahnfreunde höher schlagen.

Foto: R. Steinicke, Berlin

eine 03, nur jede Seite ein Stangenlager mehr", meinte mein Assistent zuversichtlich.

Die Hinfahrt verlief unproblematisch. Die 700 Tonnen Last machte sie mit links. Kohleladen, Ausschlacken in Neubrandenburg und wieder ran an unseren Zug. Er hatte nur 80 Achsen und 1200 Tonnen... Wir beide waren schon sehr ruhig. Von Neubrandenburg bis Blankensee geht es durchschnittlich eine Steigung von 1:90 empor — für uns Flachländer ist das schon fast Gebirge... Aber was solls, dachten wir uns, sie wird es schon machen. Abfahren! Gleich hinter der Ausfahrgruppe geht es in eine scharfe Rechtskurve und dann aufwärts zum Block „Hinterste Mühle."

Die „Mikado" streckte sich, der Sandstreuer funktionierte einwandfrei. Trotzdem klemmten die 80 Achsen verdammt in der Kurve... 40 km/h an der Blockstelle — das sind mindestens 10 bis 15 zuwenig... Linkskurve und dann hinein in die Laubwaldschlucht. Wenn sie jetzt „trampelt" — dann — gute Nacht... Die 41er „trampelte" nicht, zog ihren Strang. „Mach doch die Hütte weiter auf", mahnte mein Linksaußen... — Du ahnungsloser Engel, die Mutter liegt doch schon ganz vorne und weiter aufmachen geht nicht mehr...

Aus dem Schornstein tobte der Abdampf, riß Qualm, Flugasche und Rußfetzen heraus, knallte es, als würde der Leibhaftige Abstoßbetrieb veranstalten... Trotzdem, ein Dankgebet an die Konstrukteure des Rekokessels, der trotz der Belastung die beiden „Ackermänner" immer noch brummen ließ. Burg Stargard zeigt „Durchfahrt". Nur kurz ist der Schwung, den wir hier holen können. Gleich hinter der Straßenüberführung beginnen wieder die elenden Kurven. Kaum ist man aus einer heraus, geht es schon wieder in die nächste. 30 km/h zeigt das Tachometer. Wir beide sehen uns an. „Na ja", meint mein Assistent, spuckt in die Kohle und greift wieder zur Schaufel. Weiß lodern die Flammen auf dem Rost.

Kilometer 124! Bei „122" ist alles überstanden, kommt der Seufzerstein, der stillgelegte Bahnübergang — aber — erst einmal da sein... Die letzte Kurve vor dem Brechpunkt ist durchfahren — unsere Geschwindigkeit beträgt noch 15 km/h... Der selige Stephenson würde sich im Grabe umdrehen bei dieser Schinderei ... aber noch dreht sich alles. Noch fünfhundert Meter, noch vierhundert... Liebe, gute Alte ... mach mir jetzt keine Späne, sei brav...

— Das sind so Selbstgespräche die man mit seiner Lokomotive führt und, ob ihr es glaubt oder nicht — manchmal helfen sie sogar...

Kilometer 122! Wir drei haben es geschafft. Langsam beginnt die Tachometernadel zu klettern. 40 — 50 — 60 km/h. Die „Blechkistenschlange" hinter uns beginnt zu laufen. Sinnlos jetzt auf den Fahrplan zu sehen — eine gute Ausrede ist mehr wert... Die Steigung vor dem Kreuzungsbahnhof Thurow nehmen wir bereits mit Schwung. Nun kann uns keiner mehr...

Beide nehmen wir einen großen Schluck aus der gemeinsamen Kaffeekanne. „Ob die Dispatcher was gemerkt haben?" fragt der Linksaußen und wischt sich den Schweiß von der Stirn. Ich zucke die Schultern. Irgendeine Begründung für die Fahrzeitüberschreitung wird mir schon einfallen, denke ich. Jedenfalls nehme ich keine 1200 Tonnen mehr, schwöre ich mir. Doch wie es so ist, auf einer neuen Lokomotive lernt man mit jedem Kilometer und wenn ich ehrlich sein soll — vielleicht hätte ich doch etwas schärfer bei der Ausfahrt antreten müssen. Es muß nicht immer an der Lokomotive und am Heizer liegen, wenn sich einer festfährt. Doch was soll es. Wer noch nicht geplundert hat, hat auch noch nichts gefahren. Beim nächsten Mal wird's besser.

Mir ist, als wolle sich die 41er revanchieren. Willig, mit 10 atü schleppt sie die Last über die Strecke, macht damit sogar noch Fahrzeit gut. Allerdings muß man sich an das typische Schwingen der Maschine im oberen Geschwindigkeitsbereich erst gewöhnen.

„An und für sich", meine ich zu meinem Mitarbeiter, „sind die ‚Böcke' gar nicht so verkehrt, oder?"

Mein Assistent schüttelt den Kopf. Wir werden schon miteinander Freunde werden, erklärt er.

In der nächsten Ausgabe lesen sie die Folge:

„Sputnik! Mit der 62er auf dem Berliner Außenring"

Dipl.-Ing OLAF HERFEN (DMV), Dresden

Bessere Laufeigenschaften des PIKO-Tenders 2'2'T 34

Übernommen aus: „Modellbahn-Technik" 4/81 (Informationsblatt der Technischen Kommission des DMV)

Der vorliegende Beitrag soll keine Bauanleitung im üblichen Sinn sein, sondern behandelt prinzipiell einige Möglichkeiten, die Laufeigenschaften und das Zugkraftverhalten des PIKO-Tenders 2'2'T 34 zu verbessern. Vorhandener Zustand: Beim Einsatz der ausgezeichneten PIKO-Lokomotiven der BR 41 und auch der BR 01 vor schweren Zügen neigt der Triebtender zum Abkippen nach hinten mit der Gefahr der Entgleisung der 1. Achse.
Ursache dieses Effektes ist folgende:
Der Tender wird von den Achsen 1 und 3 getragen, während die Achsen 2 und 4 mit Vertikalspiel federnd eingebaut sind. Bedingt durch die Anordnung von Motor und Getriebe über den Achsen 1 bis 3 und des größten Ballastanteils über Achse 4 liegt der Schwerpunkt S' des Tenders nur etwa 2 mm (!) vor Achse 3. Dadurch ist die Achskraft A_1 der Achse 1 nur ein Bruchteil der Kraft A_3 auf Achse 3. Die Zughakenkraft Z an der Kupplung, die rechtwinklig zur Schwerkraft S wirkt, erzeugt eine resultierende Kraft R, die ab einer bestimmten Größe der Zughakenkraft nicht mehr zwischen die beiden tragenden Achsen gerichtet ist, d. h. die Auflagerlinie in Achslagerhöhe nicht mehr zwischen den tragenden Achsen schneidet. Dadurch wird A_1 negativ und der Tender kippt nach hinten (Abb. 1).

Ziel der im folgenden beschriebenen Maßnahmen ist es, die Kraft R für jeden Belastungsfall zwischen die tragenden Achsen zu verlagern.
1. Die seitlich am Triebwerk vorhandenen Führungsbakken vom Drehgestelleinbau (BR 130) werden entfernt. Der Ballast wird hinten um 8 mm gekürzt (absägen) und dieses Ballaststück in Längsrichtung halbiert. Diese beiden Teilstücke werden in die beiden seitlichen unteren Ausschnitte des Ballastes eingeklebt (Abb. 2).
2. Der Entstörkondensator wird nach unten umgeklappt, so daß er vor dem vorderen Lagerschild des Motors liegt. In den nun freien Raum oberhalb des Lagerschildes wird ein Bleikörper (6,5 × 5,0 × 17,8 mm) in das Ballaststück geklebt. Bei dem mit den Maßnahmen 1 und 2 veränderten Tender liegt der Schwerpunkt ca. 13 mm vor der 3. Achse. Damit ist bereits eine ausreichende Sicherheit gegen eine völlige Entlastung der 1. Achse gegeben (Abb. 3).
3. Durch eine Veränderung des Angriffspunktes der Zughakenkraft Z kann das Kippmoment umgedreht werden, d. h. die 1. Achse durch das Einwirken der Zugkraft zusätzlich belastet werden. Die im Eingriffspunkt der Haltefeder nach unten abzuknickende Kupplung K wird mit einer entsprechend langen Deichsel D verbunden, die unter dem Mittelsteg des Rahmenteils bis zu einem Drehpunkt zwischen 1. und 2. Achse reicht. Diese Deichsel bewirkt eine nahezu horizontale Zugkraftkomponente Z' im Drehpunkt. Da sie aber unterhalb der Achslagerhöhe liegt, verlagert sich der Schnittpunkt der Resultierenden R' mit der Verbindungslinie der Achsen damit noch weiter nach vorn als im unbelasteten Fall (Abb. 4).
4. Ein noch größerer Effekt ist mit einer radikalen Maßnahme erreichbar, die sich jedoch nur am Öltender ausführen läßt.
Es wird das gesamte Triebwerk einfach umgedreht, d. h. 2. und 4. Achse werden tragende Achsen, während die 1. und 3. Achse federn (Abb. 5). Dazu ist der in Längsmitte liegende Steg des Rahmenteils herauszutrennen. Nach dem Aufkleben von Beilagen (2 × 3 × 27 mm) auf die Längsseiten des Rahmens kann das Triebwerk mit den von Führungsbakken stehengebliebenen Flächen auf die Rahmen-Längsseiten aufgeschraubt werden. Der untere Längssteg wird an Triebwerk und Rahmen angepaßt und daran befestigt. Die Kontaktfedern der vorderen Kupplung sind so nach hinten zu verlängern, daß sie wieder bis zu den Federn am Triebwerk reichen. Gemeinsam mit den Maßnahmen 1 und 2 wird mit der 4. Maßnahme je nach Größe der Zugkraft erreicht, daß die resultierende Kraft R die Verbindungslinie zwischen den tragenden Achsen etwa in der Mitte schneidet, so daß beide tragenden Achsen nahezu gleich belastet werden.

Abb. 1

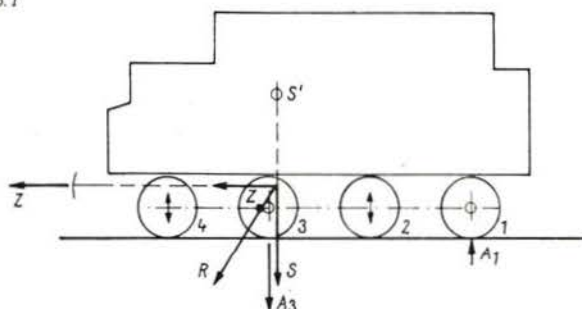


Abb. 2

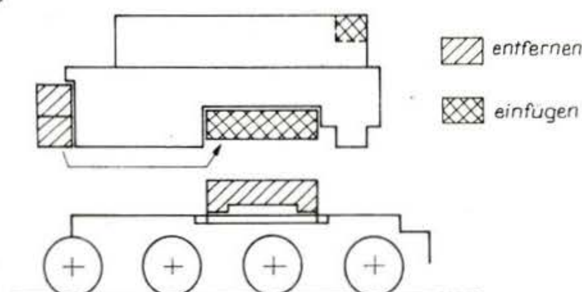


Abb. 3

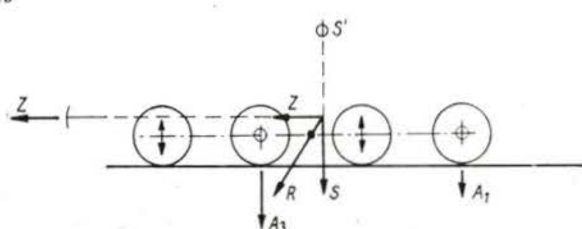


Abb. 4

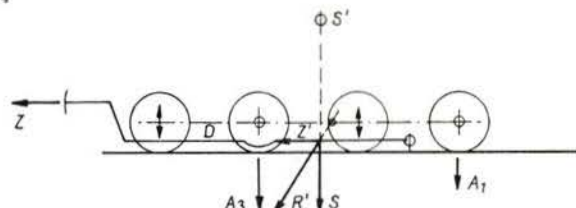
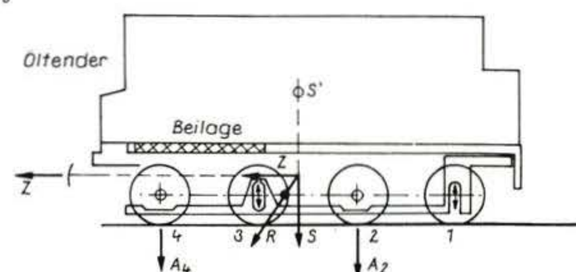


Abb. 5



SERGEJ L. DOVGVILLO, Moskau und DETLEF SCHEIBE, Borna (Kreis Oschatz)

Umbauanleitung für das Modell der Diesellok M 62 der SŽD

Es gehört zur guten Tradition unserer Fachzeitschrift, in Wort und Bild über die Geschichte und Entwicklung der Eisenbahn im Lande Lenins zu berichten. Leider ist aber die Zahl derjenigen Modellbahnanhänger außerhalb der Grenzen der UdSSR gering, die sich mit der Nachbildung des Transportgeschehens auf den Schienensträngen des größten Eisenbahnnetzes der Welt befassen. Die Ursache dafür ist in den Problemen zu suchen, die sich aus der anderen Spurweite und dem Fehlen entsprechender Industriefahrzeugmodelle ergeben. Das Anliegen der Verfasser ist es, dem interessierten Modellbahnfreund eine Anleitung zum Umbau des EBM-Modells der DR-Baureihe 120 zu geben. Mit bescheidenen Mitteln kann sich so jeder ein Modell der M 62 der SŽD schaffen.

1964 begann das Lokomotivwerk „Oktoberrevolution" in Lugansk (heute: Worošilowgrad) mit dem Bau einer für den Export bestimmten Lokomotive mit dieselelektrischer Kraftübertragung und einer installierten Leistung von 1471 kW (2000 PS). Neben diesen regelspurigen Maschinen wurden auch Lokomotiven dieses Typs für 1520 mm Spurweite an die SŽD geliefert.

Seit fast 17 Jahren wird diese bewährte Lok produziert, wobei sich die Baulose entsprechend den Bedingungen und Anforderungen der einzelnen Bahnen unterscheiden. So erhielt beispielsweise die ČSD sowohl regelspurige (T 679.1) als auch Maschinen der 1520 mm-Spur (T 679.5 für die breitspurige Erzstrecke Haniska—Užgorod).

Umbauten an Fahrgestell und Gehäuse

Der äußerlich sofort erkennbare Unterschied zwischen der M 62 und ihren regelspurigen Schwestern besteht in der Mittelpufferkupplung SA-3 und dem Fehlen der Puffer. Die Fotos der M 62 1501 der Oktoberbahn lassen die Pufferträger sichtbar werden. Diese erinnern daran, daß die M 62 aus der regelspurigen Exportvariante hervorgegangen ist. Nach der Demontage der Puffer müssen die Öffnungen mit Epoxidharz oder einzuklebenden Plastikpfropfen verschlossen werden. Bevor nun genau in der Mittelachse der ehemaligen Öffnungen für die Puffer eine 0,8-mm-Bohrung eingebracht wird, müssen die Pufferträger plan gefeilt werden, d.h. die angedeuteten Köpfe der Bolzen müssen entfernt werden. Ob nun die vier Bohrungen vorbildgerecht in die Ecken des Pufferträgers entsprechend Abb. 3 eingelassen oder lediglich angedeutet werden, bleibt den Voraussetzungen und dem Können des Modellbahnfreundes überlassen. Im Prinzip kommt die Anordnung der Modellkupplung dem SA-3 Vorbild entgegen. Die Imitation der Schraubenkupplung kann mit der Feile entfernt werden. Dann muß aber auch der Hebel für die Betätigung der SA-3 Kupplung, welcher links von der Kupplungsaufhängung unmittelbar unterhalb der Pufferbohle aus der Schürze herausragt, nachgebildet werden. Durch das Fehlen der Puffer bedingt, tritt der zu große Abstand Lok-Wagen unangenehm hervor. Der Austausch der serienmäßig verwendeten Modellkupplung durch einen einfachen Kupplungshaken, dessen Befestigungssteg kürzer als bei der Serienausführung ist, kann hier Abhilfe schaffen.

Die vier Bremszylinder an den äußeren Längsträgern eines jeden Drehgestells müssen einschließlich des Gestänges (Abb. 4 entlang der gestrichelten Linie) entfernt werden. Jedes Drehgestell erhält auf jeder Seite nur noch einen Bremszylinder, der über der mittleren Achse befestigt wird (Abb. 2). Wie in Abb. 1 u. 4 ersichtlich, ist es erforderlich, die äußeren Längsträger der Drehgestelle zu kürzen und oberhalb der Schraubenfederimitation plan zu feilen. Damit ergibt sich die Notwendigkeit, die Sandstreuer neu anzubringen (Kupferdraht ∅ 0,8 mm). Zwar verfügten die ersten zwei Maschinen für die SŽD noch über vier Bremszylinder in der bei der BR 120 gebräuchlichen Anordnung, allerdings lassen es grundlegende Konstruktionsunterschiede nicht ratsam erscheinen, die EBM-Drehgestelle ohne Änderung zu übernehmen.

Am Lokgehäuse sind jeweils zwei Handstangen aus dünnem Stahldraht oder entsprechenden Plastmaterial auf die Trittgalerie über den unteren Stirnlampen zu montieren. Auffällig sind die in Abb. 2 ersichtlichen kastenförmigen Verkleidungen der seitlichen Lüfterjalousien, die den Maschinenraum unter den harten Witterungsbedingungen im Winter schützen. Da jedoch diese Verkleidungen nicht regulär bei allen Lokomotiven der Baureihe M 62 installiert worden sind und oftmals auch nur provisorische Schutzmittel zur Anwendung gelangen, bleibt deren Nachgestaltung dem persönlichen Geschmack überlassen (Höhe der Verkleidung über Seitenwand: 0,5 mm).

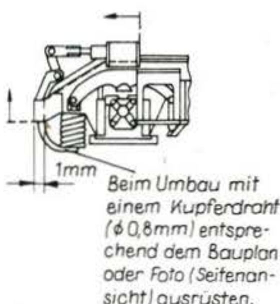


Abb. 1 Schema der notwendigen Veränderungen am Drehgestell

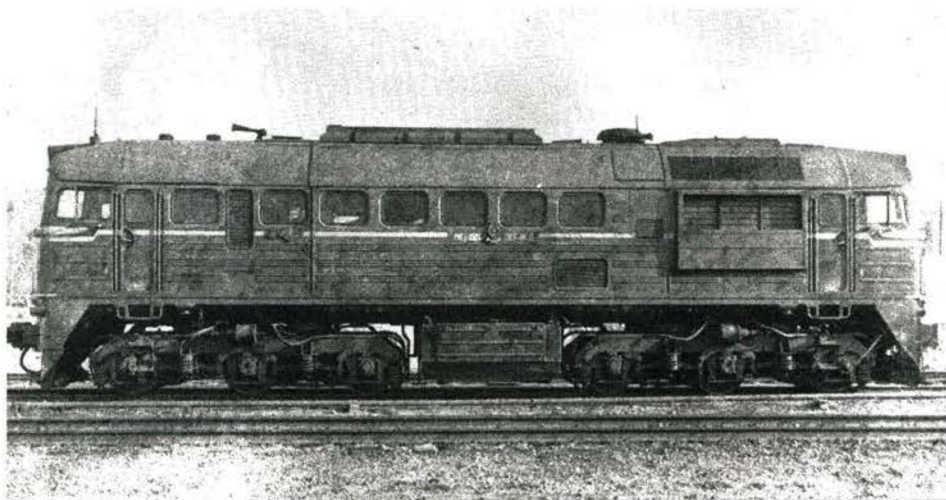
Die seitlichen Nummernschilder sollten in jedem Falle entfernt werden, da es bei den SŽD üblich ist, Loknummer und Namen der Eisenbahnverwaltung mit weißer Farbe direkt aufzutragen. Im Falle der M 62 1501 steht auf den Seitwänden rechts von der Nummer „Okt. Ж. Д." (Oktoberbahn). Auch besitzt diese Maschine an den Stirnenden aufgeschraubte Loknummernschilder (weiße Schrift auf dunkelrotem Grund).

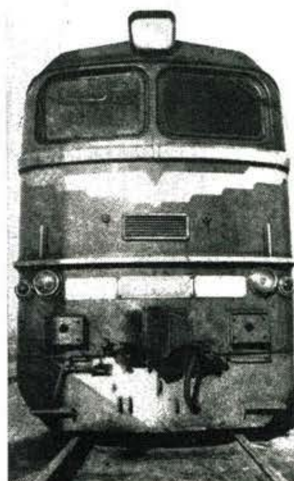
Das EBM-Modell der BR 120 erhielt als erstes DDR-Modell eine Führerstandsnachbildung, welche aber bedingt durch das recht starke Plexiglas nicht so recht zur Wirkung kommt. Dünneres Material (Imitation der Scheibenwischer durch Prägen oder Aufkleben entsprechender Stücke nicht vergessen!), ein auf dem Führerstandssitz plazierter Tfz-Führer (ein weiterer kann aus gewissen „betrieblichen Gründen" auch im anderen Führerstand mitfahren) und die farbliche Innenraumgestaltung (Tabelle) lassen nicht nur die M 62 zu einem exzellenten Modell werden.

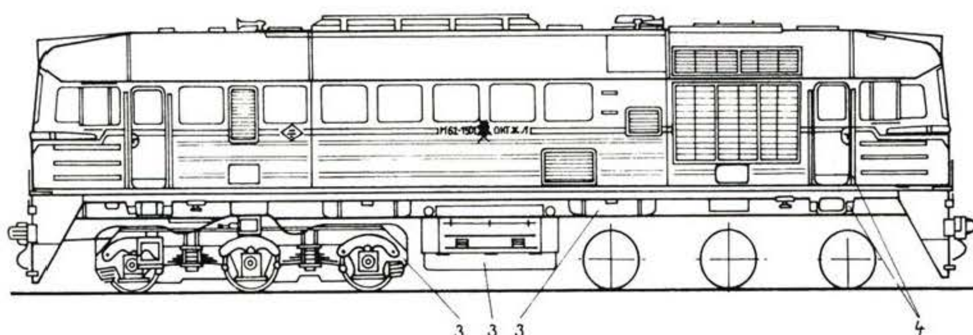
Farbgebung

Bei den SŽD präsentieren sich die Lokomotiven in rotem und grünem Anstrich, wobei letzteres Farbschema nicht nur bei dieser Baureihe gebräuchlicher ist. Abb. 4 und die Tabelle geben Auskunft über die im einzelnen aufzutragenden Farben.

Sehen wir uns einmal kritisch in unserem (Modell-) Bw um, so werden wir feststellen, daß die Zahl derjenigen Triebfahrzeuge überwiegt, die gerade im Raw einen neuen Grundanstrich erhalten haben oder soeben vom Werk ge-







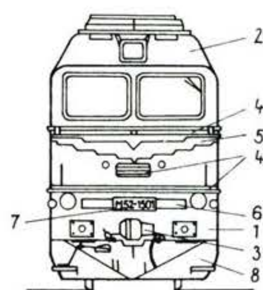


Abb. 2 Seitenansicht mit der veränderten Anordnung der Bremszylinder

Abb. 3 Frontansicht der M 62 — 1501 der Oktoberbahn

Abb. 4 Übersichtszeichnung mit Bezeichnung der entsprechend zu färbenden Teile

Fotos und Zeichnungen: S. L. Dovgvillo

Tabelle

Farbe	Pos.-Nr. nach Abb. 4	Lokteile
grün	1	Grundanstrich des Gehäuses
dunkelgrau	2	Dach, Fahrpult im Führerstand
schwarz	3	Fahrgestell, Kupplung
silber	4	Handgriffe u. -stangen, Lampeneinfassungen, Vorderkante der Trittgalerie über den Stirnlampen, Türklinken, Lüftergitter unterhalb der Führerstandsfenster, Staatsemblem der UdSSR
gelb	5	Zierstreifen
hellrot	6	Zierstreifen an den Nummernschildern der Stirnseiten
dunkelrot	7	Nummernschilder an den Stirnseiten
mittelgrau	8	Schürze unter der Pufferbohle
hellgrau	—	Innenwände des Führerstands
grau	—	Fabrikschilder
dunkelbraun	—	Führerstandssitze

liefert wurden. Wer seine M 62 so verkehren lassen will, muß leicht mattierte Farbüberzüge auf Dach und Fahrgestell aufbringen. Weitaus häufiger aber begegnen uns beim Vorbild die Fahrzeuge mit von Witterung und Schmutz geprägter „Patina". Fraglos ist gerade eine solche Patina das Kolorit auf unserer Anlage. So sollten wir im Falle der M 62 nicht darauf verzichten, das Dach mit einer der jeweiligen „Dienstzeit" angemessenen aufgesprühten schwarzen Abgasspur zu versehen. Ein leichter Grauschleier auf den unteren Stirnseiten und dem Fahrgestell läßt den unermüdlichen Einsatz unserer M 62 bei jedem Wetter förmlich erahnen. Auf die vorangegangene Betankung deuten schließlich glänzende schwarze (Öl-) Lackspuren an den Kraftstoffeinfüllstutzen hin.

Abschließend sei es den Autoren gestattet, praktische Hinweise für das Lackieren zu geben. Alle größere Flächen werden gespritzt (schon ein einfacher Haarlackzerstäuber leistet bei ein wenig Übung sehr gute Dienste). Die Kleinteile und die kleineren Flächen erfordern die Benutzung eines sehr dünnen Pinsels. Prinzipiell sollten wir mit dem Auftragen der helleren Farbe beginnen. Problematischer scheint das Aufbringen der Zierstreifen zu sein. Zunächst werden die entsprechenden Stellen des Lokgehäuses grob gelb bzw. rot überstrichen. Anschließend fertigen wir aus dünnem Papier Masken in der Form der Zierstreifen und kleben diese mit Papierklebstoff auf die gefärbten Stellen. Nun kann das Aufspritzen der Grundfarbe erfolgen. Von der Verwendung selbstklebender Streifen muß abgeraten werden. Diese gewährleisten keine exakte Begrenzungslinie und können ggf. die dünne Farbschicht zerstören.

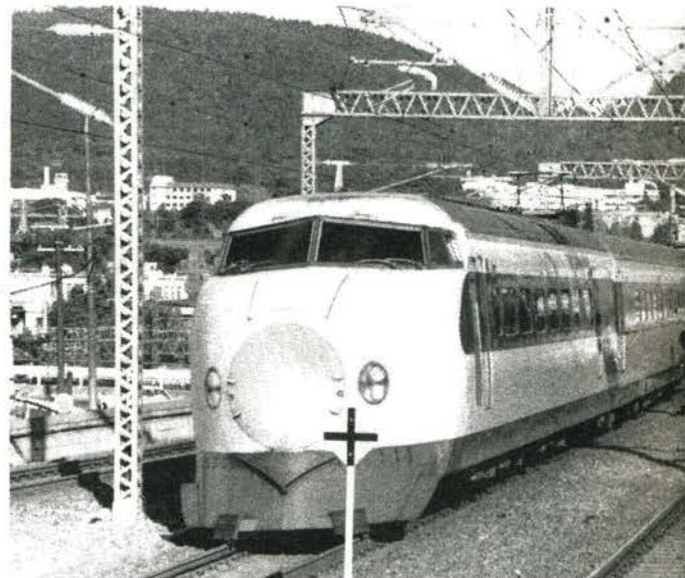
Literatur:

Rakov, V. A., Lokomotivy i motorvagonny podvižnoj sostav, Moskva: 1966, S. 106 f.

Luganskie Lokomotivy (Informationsmaterial von V/O Énergomašéksport) Moskva; 1966

STEFFEN UHLIG (DMV), Dresden

Längs des Schienenstranges im Land der aufgehenden Sonne



Einst kennzeichneten die Dampfloks auch den Fortschritt und Stolz der japanischen Eisenbahn. Heute gehören sie fast der Vergangenheit an. Unzählige Eisenbahnfans in ganz Japan haben die gute alte Dampflokomotive zu neuem Leben erweckt. So versieht sie noch auf Museumsbahnen ihren Dienst, zieht Sonderzüge der Hobbyeisenbahner oder ist manchmal noch auf kleinen Nebenstrecken zu finden. Begleitet wird sie dabei von einer riesigen Schar von Freunden und Amateurfotografen. Vor allem zählt der beste Standpunkt. Man nimmt es in Kauf, eines guten Fotomotivs wegen im Bach zu stehen oder lange durch den Schnee zu stapfen. Die Zahl der japanischen Eisenbahnfreunde wächst ständig. Und was es im Großen nicht mehr gibt, wird im Kleinen nachgebaut. Von der 9-mm-Spur bis zur dampfenden Gartenbahn ist alles vertreten. Liebhaber und Freunde finden keine Grenzen. Einer von ihnen ist mein 64jähriger japanischer Freund, ehemals Dampflokführer, dann auf einer modernen Ellok tätig. Jetzt im Ruhestand, kann er sich noch mehr seiner H0-Anlage widmen. Seine Bildbände über die „Steam Locomotive" sind in Japan sehr begehrt. In diesen Bildbänden geht es auf Schienensträngen rund um die Welt, und auch die Deutsche Reichsbahn ist vertreten. Für viele Eisenbahnfreunde ist die DDR ein Begriff. Einige unter ihnen nahmen bereits an Sonderfahrten durch unser Land teil. Bei persönlichen Begegnungen werden viele Neuigkeiten und Geschenke getauscht. Jetzt steht auch eine PIKO-Dampflokomotive bei Tokyoer Modelleisenbahnern in der Vitrine.

Aber nicht nur die Dampflokomotive gehört zu Japan. Moderne Triebwagen, Elloks und Dieselloks dominieren heute. Als Japan nach 230jähriger Isolation von der übrigen Welt 1868 seine Grenzen öffnete und das Wissen der Welt verarbeitete, war von dem heutigen Entwicklungstempo noch nichts zu spüren. Der Shinkansen-Super-Express-Zug (was soviel heißt wie „neue Hauptstrecke") durchquert heute mit einer Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h vollautomatisch das Land. In diesem Jahr besteht der Shinkansen 15 Jahre, weit über eine Milliarde Passagiere beförderten die Expresszüge. Die Gesamtdistanz von Tokyo bis Hakata beträgt 1069 Kilometer und wird in 6 Stunden und 56 Minuten zurückgelegt, was eine Reisegeschwindigkeit von 150 km/h ergibt. Zu jeder Jahreszeit fahren die Züge pünktlich im 20-Minuten-Abstand. Um diese Leistungen zu ermöglichen, wurde eine weitgehendst gerade Streckenführung gewählt. Die Radien sind enorm groß (Minimum 2500 Meter) und der größte Teil der Trasse liegt auf Dämmen oder führt durch Tunnel. Zwischen 0 und 6 Uhr ruht der Zugverkehr. Dann werden die nötigen Reparaturen ausgeführt. Die Tokaido-Linie ist als einzige Strecke der Japanischen Staatsbahnen (JNR) normalspurig. Obwohl die Shinkansen-Bahn ständig ausgebaut wird, könnte sie allein nicht die Verkehrsprobleme lösen. Zwischen den großen Städten gibt es mehrere Schnellbahnlinien, manchmal 7 oder 8 auf einem Gleiskörper nebeneinander. Sie unterscheiden sich durch die Anzahl der Halte, den Komfort, die Tarifgestaltung und die Farbgebung. Auch hier liegen die Durchschnittsgeschwindigkeiten oftmals über 100 km/h. Nach Einschätzung japanischer Experten wäre ohne dieses gut funktionierende Verkehrsnetz der riesige Aufschwung der Wirtschaft nie möglich gewesen. Das Streckennetz der JNR umfaßt insgesamt 21 160 km in den Spurweiten 1067 mm und 1435 mm (Shinkansen), davon sind etwa 8500 km elektrifiziert. Neben der Staatsbahn existieren in Japan noch 149 Privatbahnen; davon haben

3



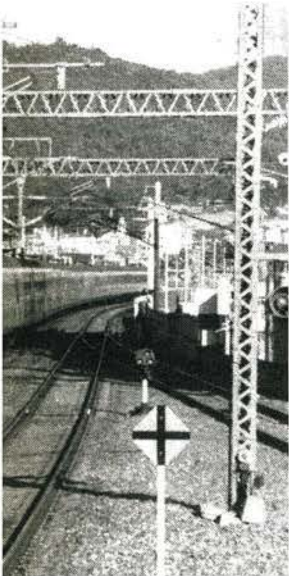
Bild 1 Schnelltriebwagenzug der Shinkansen-Eisenbahn bei der Einfahrt in den Bahnhof Kyoto.

Bild 2 Lokomotive D 51 201 am 27. 12. 1972 auf der Chuà-Linie vor einem Güterzug zwischen Niegawa und Hideshio. Noch vor 9 Jahren waren diese Maschinen recht häufig anzutreffen.

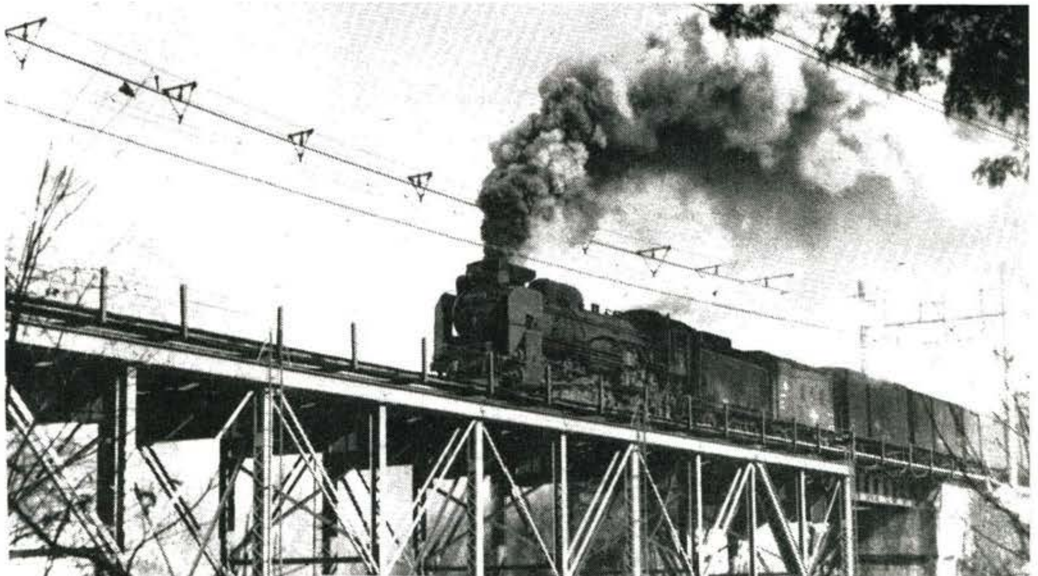
Bild 3 Die Verständigung zwischen meinem japanischen Eisenbahnfreund und mir ist nur mit Hilfe eines Wörterbuches möglich. Dieses Bild bestätigt die Ankunft eines Päckchens.

Bild 4 Eine 9 m^2 große H0-Anlage zeigt die Japanische Staatsbahn im Modell. Typisch für japanische Modelleisenbahnfreunde ist die fehlende Verdrahtung. Alles andere muß höchsten Anforderungen der Modelltreue entsprechen.

Fotos: Sammlung Uhlig



1



2

aber nur 18 einen größeren Streckenanteil. Zumeist handelt es sich um kleine Nebenbahnen mit Industriebahncharakter, oder sie dienen dem Touristenverkehr bzw. haben regionale Bedeutung. Vereinzelt kann man auf ihnen auch heute noch Dampfloks oder Triebwagen älterer Bauart antreffen. Die geographischen Verhältnisse des Landes erforderten beim Bau der Eisenbahnen sehr viele Kunst- und Hochbauten. Ein großer Teil des Streckennetzes befindet sich im Gebirge. Zu nennen ist auch der 58,83 km lange und 240 m tiefe Tunnel zwischen den Inseln Honshu und Shikoku für den Shinkansen. Die Japanische Staatsbahn besitzt ein großes Forschungsinstitut, das sich ständig mit der Weiterentwicklung der Eisenbahn beschäftigt. Japan hat außerdem eine große eigenständige Schienenfahrzeugbau-Industrie. Die japanische Eisenbahn ist mit Mittelpufferkupplung ausgerüstet.

Alles in allem gehören diese Bahnen zu den interessantesten der Welt.

4

THOMAS ZACH und WERNER SCHULZ (DMV), Wilhelm-Pieck-Stadt Guben

Wilhelm-Pieck-Stadt Guben—Forst — Betrachtungen zu einer Nebenbahn

Am 30. Mai 1981 wurde aus volkswirtschaftlichen Gründen der Verkehrsträgerwechsel der Strecke Guben—Forst im Reiseverkehr vorgenommen.
Über die Geschichte dieser recht interessanten Nebenbahn soll aus diesem Anlaß im folgenden berichtet werden.

Vorgeschichte, Bau und Eröffnung

Im landwirtschaftlich gut entwickelten Neißetal wurden bereits 1868 Forderungen nach einem Eisenbahnanschluß erhoben.
Bei Verwirklichung dieses Vorhabens entstanden zunächst Meinungsverschiedenheiten mit der Regierung. Erst im Jahre 1900 hielt der Staatshaushalt die dringend benötigten Mittel in Höhe von 1894000 RM für den Bahnbau bereit. Diese Nachricht wurde bei der Bevölkerung mit Beifall aufgenommen. Es mußten jedoch die Grunderwerbskosten in Höhe von 210000 RM durch die Interessenten aufgebracht werden.
Die Stadt Guben leistete, um das Unternehmen zu sichern und es nicht wieder verschieben zu lassen, der Staatsregierung für das Aufkommen der Grunderwerbskosten eine Bürgschaft. Der Rest — und das waren nicht weniger als 125400 RM — mußte aus anderen Quellen finanziert werden. Im Jahre 1901 konnte nun offiziell mit dem Bahnbau begonnen werden. Entlang der Strecke wurden 4 Empfangsgebäude mit Güterschuppen, 3 Haltepunkte, 5 Eisenbahner-Wohnhäuser und 3 Rottenunterkünfte errichtet. Die Gesamtkosten des vom damaligen Bauinspektor Roth geleiteten Eisenbahnbaus betrugen 1336579 RM. Die Strecke konnte erst nach dreijähriger Bauzeit übergeben werden.
Am 1. Juni 1904 wurde die Gesamtstrecke dem Verkehr eröffnet, nachdem am Tage zuvor der erste Versuchszug rollte. Am 26. und 27. Mai 1904 erfolgte bereits die landespolizeiliche Abnahme der Bahn.
Der blumengeschmückte Eröffnungszug verließ um 11.00 Uhr den ebenfalls festlich dekorierten Gubener Bahnhof und traf genau nach einer Stunde Fahrt in Forst ein. Auf den vier Bahnhöfen Schlagsdorf, Groß Gastrose, Grießen und Briesnigk wurde dieser Zug von der begeisterten Bevölkerung herzlich begrüßt.
Überall waren die Dorfbewohner an die Strecke geeilt. Die Erschließung durch die Eisenbahn brachte einen vorher nie gekannten Aufschwung in das ländliche Leben. Nun gehörte die Weltabgeschiedenheit der Vergangenheit an; man konnte für ein paar Groschen in die Kreisstadt fahren, konnte Einkäufe erledigen und hatte regelmäßigen Anschluß zur Staatsbahn.

Die Entwicklung bis zum Beginn des zweiten Weltkrieges

Nach Eröffnung der Bahn beschränkten sich ihre Leistungen vorwiegend auf den lokalen Verkehr. Sie wurde hauptsächlich zum Abtransport der ländlichen Güter, wie Zuckerrüben, Kartoffeln, Dünger, Futtermittel, Kohle und Getreide genutzt.
In Schlagsdorf befand sich ein Ladegleis mit Ladebrücke zur Kiesverladung, der aus den ehemaligen Weinbergen des Dorfes gewonnen wurde.
Der Bahnhof Groß Gastrose hatte ein Anschlußgleis zur Mühle von Carl Lehmann, die schon vor dem Bahnbau vorhanden war. Dieser Betrieb existiert noch heute als VEB Mühlen- und Kraftfutterwerk und bestimmt maßgeblich den Güterverkehr auf dieser Strecke. Ein außerordentliches Tief in ihrer Entwicklung erlebte die Bahn um 1927, als der Verkehr zwischen Guben und Forst auf 3 Züge zusammengeschrumpft war. Jedoch konnte wenig später die Zuganzahl im Einvernehmen mit den Städten Forst und Weißwasser wieder auf 6 Züge gebracht werden.
Die Bahnhöfe Grießen, Schlagsdorf und Briesnigk waren mit sogenannten Agenten besetzt. Die Bahnhöfe Grießen und Groß Gastrose hatten außerdem je eine kleine Wirtschaft. Die Agenten, die in „Personalunion" solche kleinen Wirtschaften zu betreuen hatten, waren im „Eisenbahnkleinwirteverein" gewerkschaftlich organisiert. In der „Gubener Zeitung" vom Januar 1939 wurde eine Anzeige einer Versammlung dieses Vereins aufgefunden.
Um 1930 erhielt der wichtigste Bahnhof dieser Strecke,



Bild 1 Lok 52 8065-4 im Bahnhof Groß Gastrose

Bild 2 Empfangsgebäude des Bahnhofes Groß Gastrose

Bild 3 Blick auf das Gebäude des Haltepunktes Horno

Fotos: W. Schulz, Wilhelm-Pieck-Stadt Guben

Groß Gastrose, einen Stellwerksanbau. Zur Ergänzung der Wasservorräte der Lokomotiven befanden sich hier 2 Wasserkräne, die von einem nahestehenden Hochbehälter gespeist wurden. Ein langgestrecktes Ladegleis mit Ladestraße und eine große Kopf- und Seitenrampe runden die Anlagen dieses Bahnhofs ab. Die Haltepunkte Taubendorf und Horna erhielten Fahrkartenverkaufsstände.

Der Bahnhof Schlagsdorf verfügte als einziger Bahnhof dieser Strecke über eine Schrankenanlage. Der heute stillgelegte Überweg bot keine günstigen Sichtverhältnisse nach beiden Seiten, so daß der Zug optisch kaum wahrgenommen werden konnte und sich die Errichtung einer Schrankenanlage als notwendig erwies.

Im Volksmund war die Bahnlinie Guben—Forst aufgrund der zahlreichen unbeschrankten Wegübergänge als „Bimmelbahn" bekannt. Die Züge wurden fast ausschließlich als GmP bzw. PmG gefahren. Der Abschnitt Forst—Briesnigk stand unter Verwaltung der Rbd Halle, die Reststrecke bis Guben unterstand der damaligen Rbd Osten mit dem Sitz in Frankfurt (Oder).

Entwicklung nach 1945

Nach 1945 war die Strecke durch Kriegseinwirkungen unterbrochen und zum Teil beschädigt. So rollte nur zwischen Guben und Groß Gastrose sowie zwischen Forst und Briesnigk der Personen- und Güterverkehr. Die Haltepunkte Taubendorf und Horno sowie der Bahnhof Grießen waren zeitweise stillgelegt, da wegen dringend notwendiger Gleisbauarbeiten auf anderen Abschnitten hier der Schienenstrang demontiert werden mußte.

Der durchgehende Verkehr wurde mit dem Bau der fast parallellaufenden Fernverkehrsstraße F 112 am 1. April 1952 wieder eröffnet.

Zu einer nochmaligen Unterbrechung des Zugverkehrs kam es im Juli 1958, als wenige hundert Meter hinter dem Hp Horno der Neißedamm durch Hochwasser brach und den Gleiskörper stark beschädigte.

Gleich nach 1945 wurde der Bahnhof Schlagsdorf stillgelegt. Ihm folgten die Bahnhöfe Grießen (1968) und Briesnigk (1976). Im Jahre 1968 erfuhr die Strecke eine Oberbauerneuerung, wobei Betonschwellen verlegt und die Schienen der Form S 33 durch Schienen der Form S 49 ersetzt wurden.

Im Zusammenhang mit dem Aufbau des Chemiefaserwerkes Wilhelm-Pieck-Stadt Guben wurde der schichtbedingte Personenverkehr durch den Kraftverkehr Forst übernommen. Das übrige Aufkommen ließ keinen intensiven Personenverkehr mehr zwischen Guben und Forst zu. So ergab sich zwangsläufig die Notwendigkeit zur Einstellung des Personenverkehrs. Es ist möglich, daß mit Erschließung der Braunkohlevorkommen zwischen Forst, Guben und Cottbus der Güterverkehr wieder zunimmt.

2. Fahrzeuge

Von 1904 bis 1945 befuhren die Strecke preußische Maschinen der Gattungen T 9^3 (BR 91) und T 12 (BR 74). Darüber hinaus sollen auch Maschinen der BR 75 eingesetzt worden sein. Doch das erscheint unglaubwürdig. Ferner verkehrte ein Nebenbahntriebwagen auf dieser Strecke; genaueres konnte aber darüber noch nicht ermittelt werden.

Nach 1945 fuhren in der Regel Loks der BR 38 (pr. P 8) und BR 52. Zeitweilig kamen auch andere in Guben beheimatete Baureihen zum Einsatz, z. B. die Baureihen 03, 23, 55, 56 und 92. Aus den Lokbeständen der 50er Jahre der Bw Guben und Forst ließ sich ermitteln, daß in Forst hauptsächlich 74er, ein oder zwei BR 91^3 und auch mal eine 52er beheimatet waren. Das Bw Guben hatte im Dezember 1956 22 Loks und im Juni 1962 33 Maschinen im Bestand.

Ermittelt werden konnten folgende Triebfahrzeuge:
38 1014, 38 1102, 38 1317, 38 2002, 38 2103, 38 1837, 38 2455, 38 2465, 38 3038, 38 3350, 52 075, 52 1159, 52 1574, 52 2410, 52 2494, 52 3257, 52 5137, 52 5374, 52 5228, 52 5584, 52 719, 52 6313, 52 6657, 52 7003, 52 1415,
55 2941, 55 4327, 55 5110, und 55 5159.

Mit Beginn des Traktionswechsels wurden auch hier die Dampflokomotiven abgelöst. Den Personenverkehr übernahm die BR 110 mit Rekowagen, sowie die Triebwagen der BR 171 bzw. 172. Im Güterverkehr kommen die BR 120 und 132 zum Einsatz. Lediglich die BR 52 ist als einziger „Dampfer" erhalten geblieben. Sie zieht noch täglich den Nahgüterzug zur Mühle nach Groß-Gastrose.

Auf der Strecke von Wilhelm-Pieck-Stadt Guben nach Forst wurden die Transportaufgaben in den zurückliegenden 7 Jahrzehnten zuverlässig bewältigt. Der nie recht rege gewesene Personenverkehr wurde vor wenigen Wochen vom Kraftverkehr übernommen. Der Güterverkehr wird auch in Zukunft auf der Schiene bleiben.

Quellenverzeichnis

/1/ Autorenkollektiv: „Das Buch der Stadt Guben", Berlin-Friedenau 1928

/2/ Gander, Karl ( ): „Geschichte der Stadt Guben"

/3/ Hübner, Karl ( ): „60 Jahre Eisenbahn Guben—Forst"; Gubener Heimatkalender 1964

/4/ Schmichen, Günter: „70 Jahre Eisenbahn Guben—Forst"; Stimme der Freundschaft 1974





Dipl.-Lehrer HANS WIEGARD und SIEGFRIED UNRUH, Erfurt

Zur Geschichte und Entwicklung der Erfurter Straßenbahn (1)

Am 13. Mai 1978 jährte sich zum 95. Male der Tag, an dem durch Erfurt die erste Straßenbahn, damals noch mit „Hafermotor", rollte. Das 100jährige Jubiläum ist also in unmittelbare Nähe gerückt. Daher soll im folgenden ein Abriß über die Geschichte des bedeutendsten öffentlichen Nahverkehrsmittels der thüringischen Blumenstadt gegeben werden.

1. Die Anfänge des öffentlichen Nahverkehrs

Durch die zentrale Lage im Thüringer Becken und als Kreuzungspunkt wichtiger Handelsstraßen war Erfurt bereits im Mittelalter eine der bedeutendsten Städte des mitteldeutschen Raumes. Ein ökonomisch starkes Bürgertum, der blühende Handel und die sich später entwickelnde industrielle Produktion bewirkten eine schnelle Entwicklung des Fern- und Nahverkehrs.
So gehen die Anfänge eines innerstädtischen öffentlichen Personenverkehrs bereits auf das Jahr 1718 zurück, wo in Erfurt ein Portechaisenverkehr mit ständigen Stellplätzen eingerichtet wurde.
Den eigentlichen Anstoß zur Entwicklung eines attraktiven Massenverkehrsmittels gab jedoch erst die entwickelte kapitalistische Produktionsweise im 19. Jahrhundert.
Nach Anschluß an das Eisenbahnnetz — Erfurt wurde von Mitte bis Ende des vorigen Jahrhunderts zu einem der Haupt-Eisenbahnknotenpunkte Deutschlands — vergrößerten sich das Stadtgebiet und seine Einwohnerzahl beträchtlich. Im Jahre 1883 betrug sie bereits mehr als 52 000.
Da die vorhandenen Konstruktionen elektrischer Bahnen noch unausgereift waren, zog man zunächst den Betrieb als Pferdebahn vor, erwog aber die baldige Elektrifizierung.

2. Die „Erfurter Straßen-Eisenbahn"

Den Bau der Gleisanlagen, der Wagenhalle und die Beschaffung der Pferdebahnwagen wurde vom Magistrat der Magdeburger Firma Marcks & Balcke übertragen. Zunächst errichtete man folgende drei eingleisigen Linien mit Ausweichstellen:

Rote Linie: Ilversgehofen—Post—Flora (ca. 5 km)
Grüne Linie: Anger—Hirschgarten—Schützenhaus (ca. 2,4 km)
Gelbe Linie: Bahnhof—Andreastor (ca. 2,5 km).

Zur Betriebsabwicklung wurden 19 Pferdebahnwagen, davon 2 Sommerwagen ohne Seitenwände, und 50 Zugpferde beschafft.
Um den steigenden Beförderungsleistungen gerecht zu werden, folgten 1892/93 nochmals 12 Wagen. Dazu kamen je 2 Salz-Sand- und 2 Lastwagen. Der Pferdebestand wuchs auf 101 Tiere an.
Der Fahrpreis betrug im Eröffnungsjahr 10 Pfennige. Zunächst existierten keine Haltestellen; der Fahrgast informierte den Kutscher durch ein Klingelzeichen, wann er aussteigen wollte.
Zur Schonung der Pferde, zur Vermeidung von Unfällen und um den Fahrplan einzuhalten, wurden ab 12. Oktober 1883 Haltestellen eingerichtet.
Mit der ständigen Ausdehnung der Stadt war ein rentabler Betrieb auf die Dauer nicht möglich. So wurde nach 1890 die Elektrifizierung zum dringenden Erfordernis. Sämtliches Inventar der inzwischen in „Erfurter Straßenbahn A. G." umbenannten Gesellschaft wurde am 6. September 1893 an die später mit der AEG fusionierten VEG verkauft. Mit der Übergabe verpflichtete sich die „Union" zur Elektrifizierung nach dem System Thomson-Houston. Damit war das Ende der Pferdebahn besiegelt.

3. Die „Erfurter Elektrische Straßenbahn"

Noch 1893 begann die Umstellung der Bahn auf elektrischen Betrieb. Dazu gehörten auch Gleisumbauten und Linienverlängerungen, wobei man die Spurweite von 1000 m beibehielt. Die Endstelle der Roten Linie wurde bis zum Bahnhof Erfurt-Nord verlagert sowie die gelbe Linie bis zur Albrechtstraße verlängert. Vom neuerbauten Hauptbahnhof entstand eine Verbindung zum sogenannten Kaffeetrichter. Durch die UEG wurden 15 einmotorige Triebwagen und 14 Fahrgestelle mit Motor für den Umbau von Pferdebahnwagen zu Triebwagen beschafft. 15 ehemalige Pferdebahnwagen konnten als Straßenbahnbeiwagen genutzt werden.
Die fünffenstrigen Pferdebahnwagen wurden zu Triebwagen umgebaut; die vierfenstrigen verblieben als Beiwagen. Die beiden Sommerwagen wurden verschrottet. Am 28. Mai 1894 erfolgte die erste Probefahrt eines UEG-Triebwagens. 4 Tage später konnte der elektrische Betrieb auf der Linie Ilversgehofen—Flora eröffnet werden. Ab 20. August 1894 wurden alle Strecken elektrisch betrieben. Es bestanden damals folgende Linien:

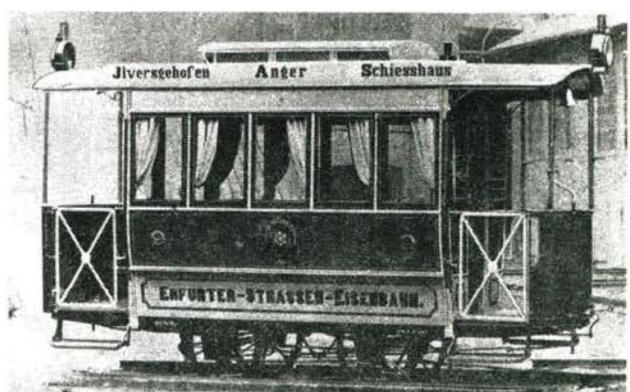
Rote Linie: Bhf. Ilversgehofen—Post—Flora (5,6 km)
Grüne Linie: Hirschgarten—Schützenhaus (1,8 km)
Gelbe Linie: Nordhäuser Straße—Arnstädter Straße (3,1 km).

Da die Bahngesellschaft vertraglich zu Linienerweiterungen verpflichtet war, errichtete man bis 1899 weitere Neubaustrecken. 1895 erfolgt die Verlängerung der Gelben Linie von der Arnstädter Straße bis zur Pförtchenstraße um 805 m. 1899 folgte die Erweiterung der „Grünen Linie" in der Stadtmitte über Neuwerkstraße—Lange Brücke—Kettenstraße zum Domplatz und von dort durch die Nordhäuser Straße bis zum Garnisonslazarett.
Die Gelbe Linie wurde zu einer 5,3 km langen Ringlinie ausgebaut und trug fortan die Bezeichnung Weiße Linie. Diese Linie bestand jedoch nur bis zum Jahre 1904. Die Erschließung neuer Wohn- und Industriegebiete erforderte neben der Verbesserung der Gleisanlagen, der Stromversorgung und der Vergrößerung des Wagenparks kontinuierlich Netzerweiterungen. So wurden bis 1904 die Verlängerung der Grünen Linie auf ca. 4 km bis zum Städtischen Krankenhaus vorgenommen und folgende zwei Neubaustrecken eingeweiht:
Weiße Linie: Brühler Wall—Leipziger Straße
Blaue Linie: Gothaer Straße—Weimarische Straße.
Durch die Eingemeindung von Ilversgehofens und die ständig steigende Einwohnerzahl war die eingleisige Streckenführung dem Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen. Daher wurde der zweigleisige Ausbau beschlossen. Eine Neubaustrecke Blücherstraße—Hauptbahnhof—Melchendorfer Straße mit einer Länge von 3,6 km konnte als Braune Linie am 26. Mai 1912 in Betrieb genommen werden. Außerdem wurde ein Teilstück der Weißen Linie zwischen Hauptbahnhof und Stadtpark zweigleisig ausgebaut.
Der vom deutschen Imperialismus entfesselte erste Weltkrieg setzte 1914 weiteren Streckenumbauten und technischen Verbesserungen ein Ende.
Krieg und Inflation brachten die Straßenbahn in eine katastrophale Lage. Fahrzeuge und Gleisanlagen wurden stark vernachlässigt. Der Betrieb kam bis 1923 fast völlig zum Erliegen. Mehrmals streikten Erfurter Straßenbahner für höhere Löhne und bessere Arbeitsbedingungen.
Das Jahr 1924 brachte auch die Wiederbelebung des Straßenbahnverkehrs mit sich. Ab 15. August 1924 rollten die Wagen wieder auf dem gesamten Netz. Noch im gleichen

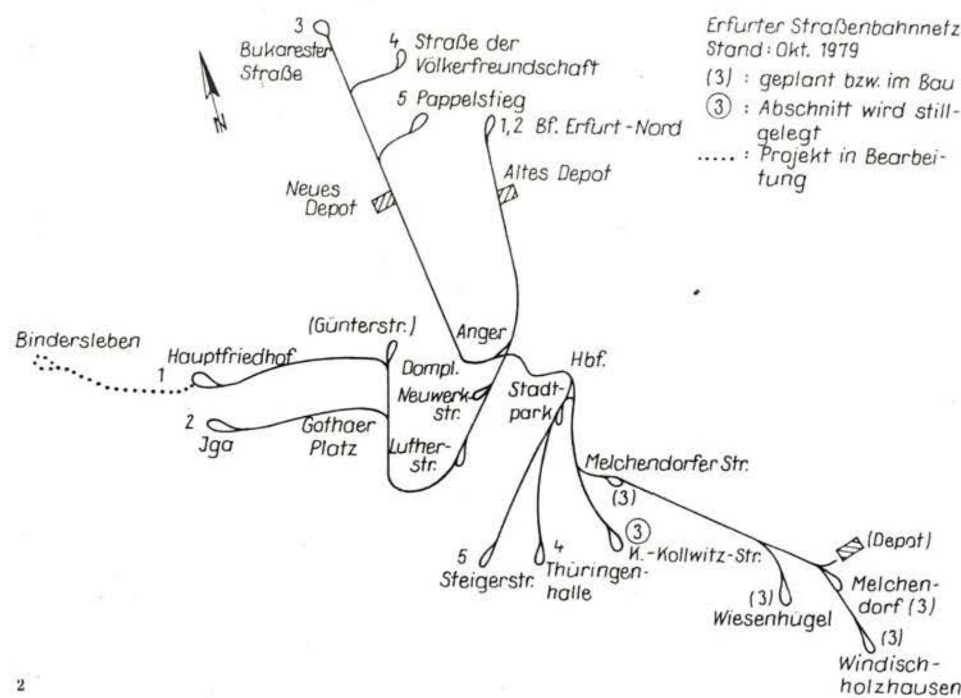
Jahr wurde der zweigleisige Streckenausbau fortgesetzt:
Rote Linie: Erfurt-Nord—Hochheimer Straße (5,2 km, zweigleisig)
Grüne Linie: Krankenhaus—Schützenhaus (4,2 km, eingleisig)
Blaue Linie: Steigerstraße—Gothaer Straße (4,5 km, z. T. zweigleisig)
Braune Linie: Blücherstraße—Melchendorfer Str. (3,6 km, zweigleisig).

1930 wurden die Linien nunmehr mit Nummern bezeichnet:

Linie 1: ehemalige Rote Linie
Linie 2: ehemalige Blaue Linie
Linie 3: ehemalige Grüne Linie
Linie 4: ehemalige Braune Linie.



1



2

Bild 1 Einer der ersten Pferdebahnwagen im Alten Depot Magdeburger Straße um 1893

Bild 2 Liniennetz

Bild 3 Fahrt zum Schützenhaus mit dem Wagen Nr. 13 im Jahre 1889

Bild 4 Tw 26 auf der Roten Linie Ilversgehofen—Flora. Der Triebwagen entstand aus einem früheren Pferdewagen

Die bisherige Bezeichnung wurde insofern beibehalten, als die Seitenschilder der Triebwagen Liniennummern in den entsprechenden Farben erhielten. Die Beiwagen bekamen am Hinterperron rechteckige farbige Kopfscheiben mit weißen Ziffern. Diese Verfahrensweise wurde bis 1953 nicht verändert. Seither sind alle Fahrzeuge einheitlich mit schwarzen Liniennummern auf weißem Grund ausgestattet.
Da die vorhandenen Abstellflächen nicht mehr ausreichten, wurde 1930 in der Nordhäuser Straße ein zweiter Betriebshof errichtet. Im gleichen Jahr waren alle Strecken zweigleisig befahrbar.
Die Weltwirtschaftskrise führte zum Rückgang der Beförderungsleistungen und brachte den Straßenbahnern Entlassungen, Kurzarbeit und Verdienstminderungen.
In den 30er Jahren wurde die Erweiterung des Betriebes fortgesetzt. 1934 verlängerte man die Linie 2 (ab 1935 Linie 5) bis zum Hauptfriedhof.

3

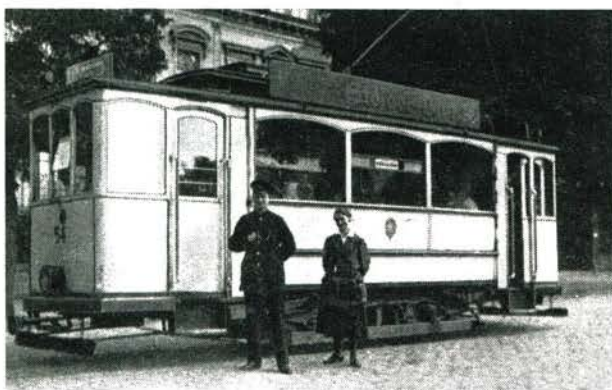


4

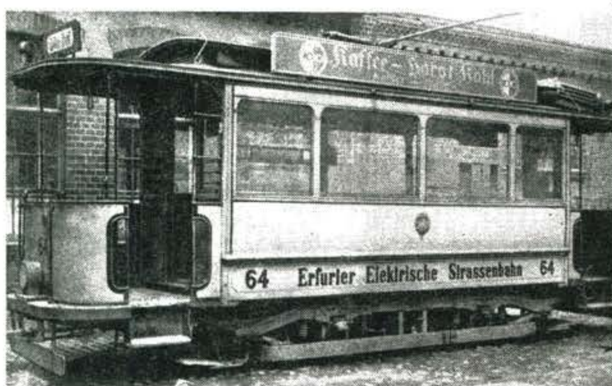


4. Die Erfurter Verkehrs-AG

Die Machtergreifung des Hitlerfaschismus und die damit verbundene Forcierung der Rüstung stellten bekanntlich an den öffentlichen Nahverkehr wesentlich höhere Anforderungen. Auch in Erfurt galt es, in kürzester Zeit auf schnellstem Wege Arbeitskräfte zu den rüstungswichtigen Betrieben, Wehrmachtsangehörige von und zu den Kasernen sowie zu den beiden Flughäfen zu befördern.
In kurzer Zeit wurde durch die 1938 gegründete Erfurter Verkehrs-AG das Liniennetz den gestiegenen Anforderungen angepaßt. Bereits 1936 erfolgte die Erneuerung der Fahrleitung. Außerdem rüstete man die Triebwagen von



5



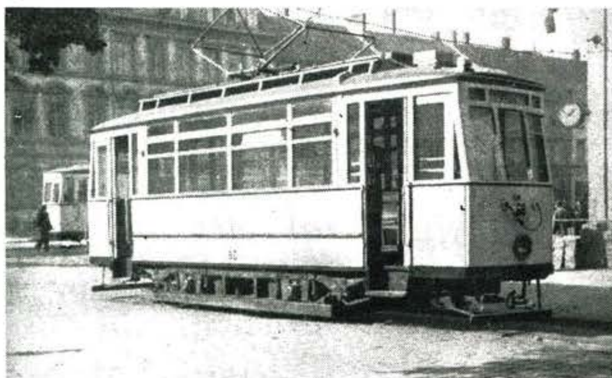
6

Bild 5 Tw 54 von Weyer aus Düsseldorf nach dem Schließen der Plattformen

Bild 6 Tw 64 vor dem Umbau, noch als Zweiachser und mit offener Plattform

Bild 7 Tw 66 nach der Modernisierung

Fotos: Sammlung Unruh (6), G. Kühn (1)



7

Rollen- auf Scherenstromabnehmer um. Zur rationelleren Betriebsabwicklung dienten auch die 1937 abgeschlossene Einführung der Albertkupplung, der Magnetschienenbremse der Bauart Jorés-Müller und die Ausrüstung aller Trieb- und Beiwagen mit Rollenachslagern Bauart Fischer. 1939 konnte der Bau einer Kurvenverbindung am Domplatz beendet werden, so daß der einem flüssigen Betriebsablauf hinderliche Abschnitt Lange Brücke—Kaffeetrichter für den normalen Linienverkehr entbehrlich wurde. Gleichzeitig damit wurden die Südäste der Linien 3 und 4 getauscht. Die Linien hatten nunmehr folgenden Verlauf:

Linie 1: Ilversgehofen—Anger—Hochheimer Straße (5,2 km)
Linie 2: Steigerstraße—Hauptbahnhof—Gothaer Straße (4,5 km)
Linie 3: Krankenhaus—Hauptbahnhof—Jägerstraße (5,1 km)
Linie 4: Depot (Blücherstraße)—Hauptbahnhof—Schützenhaus (4,7 km)
Linie 5: Steigerstraße—Hauptbahnhof—Hauptfriedhof (6,3 km).

Das Liniennetz blieb in dieser Gestalt bis 1960 fast unverändert erhalten.

1936 wurden zwei weitere Linien zu den Flughäfen projektiert. Dabei handelte es sich um die Linie 6 als Verlängerung der 1 über Bf. Erfurt-Nord hinaus zum Roten Berg. Die Linie 7 sollte als Verlängerung der 5 über die Endstelle Hauptfriedhof nach Bindersleben weiterführen.

Durch den Beginn des zweiten Weltkrieges unterblieb jedoch der Bau dieser Strecke.

Das wird verständlich, wenn wir an die Rolle denken, die Erfurts Straßenbahn nach dem Willen der Generalität und der Rüstungsmagnaten zu spielen hatte. Außerdem war eine enge Liaison der EVAG mit dem AEG-Konzern und dem Reichverkehrsministerium vorhanden.

Bis Anfang 1944 erhielt Erfurt noch immer moderne und technisch ausgereifte Neubauwagen.

Der wahnwitzige und verbrecherische Krieg hinterließ auch in Erfurt seine Spuren. Durch Luftangriffe wurden Gleisanlagen und Fahrleitungen beschädigt. Am 11. April 1945 mußte der Straßenbahnbetrieb eingestellt werden. Der Wagenpark blieb jedoch bis auf Glasschäden unversehrt.

5. Die Entwicklung zum sozialistischen Nahverkehrsbetrieb

Nach der Befreiung vom Faschismus gelang es in kurzer Zeit, die Schäden an Gleisanlagen und Fahrleitung zu beheben. Bereits am 6. Juni 1945 war der Betrieb wieder im Gang, allerdings mit z. T. verkürzter Streckenführung. Der Wagenpark wurde bis 1949 instandgesetzt. Die als „Kriegshilfe" nach Essen bzw. Oberhausen ausgeliehenen Wagen kehrten wieder nach Erfurt zurück.

Welche wichtige Rolle die Straßenbahn beim Wiederaufbau spielte, geht daraus hervor, daß bereits 1948 mit 56,4 Millionen Fahrgästen die höchste Beförderungsleistung seit Betriebsbestehen erreicht wurde. Die Straßenbahn trug auch zur Beseitigung der Kriegsschäden bei. Mit Kipploren bespannte Triebwagen fuhren aus dem Stadtgebiet allein im Jahre 1948 fast 12300 m^3 Schutt ab.

Ab 1948 wurde außerhalb des öffentlichen Streckennetzes im Bereich Iderhoffstraße—Leipziger Straße—Sangerhäuser Bahnstrecke eine Bahndienstlinie eingerichtet. Sie diente zum Abtransport der im städtischen Kraftwerk anfallenden Asche- und Schlackemengen.

Auf dieser Strecke liefen mit Kipploren bespannte Erfurter Straßenbahnwagen. Diese „Aschenbahn" bestand noch bis 1965.

Die Notwendigkeit zur Leistungssteigerung stellte das ab 1951 VEB (K) Erfurter Verkehrsbetriebe bezeichnete Unternehmen vor große Aufgaben. So wurden die Weichen am Anger 1948 durch eine Doppelkreuzung ersetzt, 1954 am Hauptbahnhof ein Gleisdreieck errichtet und seit 1946 an den Endstellen Wendeschleifen eingebaut.

Bis 1963 wurden die noch fehlenden Endschleifen in der Steigerstraße und am Dalbergsweg eingebaut. Anläßlich der iga 1961 konnte bereits Ende 1960 die Neubaustrecke der Linie 2, Gothaer Straße—Gartenbauausstellung eingeweiht werden. Das Straßenbahnnetz der EVB bediente ab 16. April 1961 folgende Linien.

Linie 1: Hochheimer Straße—Anger—Erfurt-Nord (seit 1963 Dalbergsweg—Erfurt-Nord)
Linie 2: Stadtpark—Hauptbahnhof—Gartenbauausstellung
Linie 3: Kliniken der Med. Akademie—Käthe-Kollwitz-Straße
Linie 4: Breitscheidstraße—Hauptbahnhof—Thüringehalle
Linie 5: Hauptfriedhof—Hauptbahnhof—Steigerstraße.
Dazu kamen die Linien 1^E und 5^E nach festem Fahrplan, die Linien 3^E und 4^E verkehrten nach Bedarf.

1963 wurde der Z-Betrieb eingeführt, dem 1967 der OS-Betrieb und am 29. September 1974 das Entwertersystem folgten. Der Grundtarif für die einfache Fahrt blieb mit 15 Pfennigen seit 1924 unverändert. Mit Einführung des Entwertersystems beträgt er sogar nur noch 12 Pf. pro Sammelkartenabschnitt. **Fortsetzung folgt**

Es heißt nun doch bald Abschied nehmen

„Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahn sind 700—750 km Strecken zu elektrifizieren." So wurde das uns allen bekannte Vorhaben in der Direktive des X. Parteitages zum Fünfjahrplan für die Jahre 1981 bis 1985 formuliert.
Für manch einen Eisenbahnfreund heißt es damit Abschied nehmen von der doch mit viel Romantik verbundenen Dampflok.
So werden die Rostlokomotiven der DR bis 1982 fast gänzlich aus dem Planeinsatz verschwinden. Die bisher von den Dampfloks bewältigten Leistungen werden von modernen E- und Dieselloks übernommen. Doch auch die Anhänger der traditionsreichen Dampflokomotiven werden verstehen, daß die Traktionsumstellung im Interesse des Fortschritts und der volkswirtschaftlichen Entwicklung erforderlich ist. Allein der Vergleich über den Energieverbrauch und die Effektivität des Lokomotiveinsatzes macht diese Notwendigkeit in folgender Übersicht deutlich:

	BR 22	**BR 180**	**BR 211**
Reibungsmasse	74 t	78 t	82,5 t
Nennleistung	1 250 kw	1 325 kw	2 920 kw
Anfahrzugkraft	156 kN	258 kN	224 kN
∅ Energieverbrauch pro 10^6 Btkm	1 226,46 Giga-Joule	269,6 Giga-Joule	99,03 Giga-Joule
∅ Einsatzzeit Lok u. Tag	14 h	18 h	20 h

Bekanntlich werden aber auf den Schmalspurbahnen weiterhin Dampflokomotiven verkehren.
Einige ausgewählte normalspurige Dampflokomotiven werden darüber hinaus für Traditionszwecke, vor allem zur Bespannung von Sonderzügen für Eisenbahn-Hobbyreisen, weiterhin betriebsfähig erhalten bleiben. Die Deutsche Reichsbahn und das Verkehrsmuseum Dresden erfüllt damit vielen Eisenbahnfreunden den Wunsch, Dampflokomotiven von Zeit zu Zeit in Aktion zu bestaunen. So werden die Lokomotiven 02 0201, 01 204, 03 001, 03 0010, 24 004, 23 1113, 38 205, 38 1182, 41 074, 44 0104, 50 1849, 52 6666, 62 015, 64 007, 65 1049, 74 1230, 86 001, 89 6009, 94 1292 und 95 0028 als würdige Vertreter ihrer Epoche betriebsfähig neben weiteren „kalt" abgestellten Exponaten des Verkehrsmuseums der DDR künftig verbleiben und die Freunde der Eisenbahn im In- und Ausland bei Sonderfahrten erfreuen.
Den Abschluß der Ausmusterung der Dampflok wird noch vor 1985 die BR 44.0 bilden. Derzeit sind diese Loks in den Bahnbetriebswerken Eberswalde, Sangerhausen und Saalfeld beheimatet.
Die Information von einigen Eisenbahnfreunden über eine eventuelle Umstationierung der BR 01.05 von Saalfeld nach Sangerhausen entspricht nicht der Tatsache.
Die im Heft 5/81 veröffentlichte Planbespannung mit 01.05 ist weiter reduziert worden.
Die Züge 802, 504, 805 und 807 werden seit dem Fahrplanwechsel nicht mehr mit diesen Maschinen bespannt.
Unser Tip:
Auf den Strecken Nordhausen—Sangerhausen—Halle, Sangerhausen—Erfurt, Nordhausen—Erfurt, Saalfeld—Camburg, Eberswalde—Frankfurt/O., Eberswalde—Berlin, und Eberswalde—Angermünde—Pasewalk sind die Loks 44 0059, 0182, 0235, 0256, 0566, 0040, 0101, 0278, 0338, 0504, 0687, 0018, 0053, 0090, 0167, 0486, 0858, 0635, 0221, 0233, 0305, 0414 und 0689 noch im Güterzugdienst anzutreffen. **Sch.**

Pressebericht über die Tagung des Technischen Ausschusses vom 2. bis 5. April 1981 in St. Pölten

Der Technische Ausschuß des MOROP hielt seine diesjährige Zwischentagung auf Einladung des österreichischen Verbandes VOeMEC in St. Pölten ab. Mit Ausnahme der Niederländer waren alle angeschlossenen Landesverbände durch ihre Delegierten vertreten. Außerdem nahmen die Vertreter von 6 Modellbahnfirmen als Berater teil.
Herausragender Tagesordnungspunkt war die Revision der bisherigen NEM 602, in der die „Grundsätze der elektrischen Ausrüstung" enthalten sind. Dieses Gebiet wird nunmehr intensiver behandelt und in mehrere Normen aufgeteilt. Als erste Gruppe liegen jetzt folgende Blätter als Entwurf oder Vorentwurf vor:
NEM 611 — Elektrische Speisung der ortsfesten Einrichtungen
NEM 620 — Arten der Fahrstromzuführung zum Triebfahrzeug
NEM 621 — Stromzuführung bei Zweischienen-Triebfahrzeugen mit und ohne Oberleitung
NEM 630 — Gleichstromzugförderung — Elektrische Kennwerte
NEM 631 — Gleichstromzugförderung — Lauf- und Verkehrsrichtung bei Zweischienensystem
Behandelt wurde außerdem ein Normvorschlag NEM 113 — Übergangsbogen und Überhöhung —, der dem Modellbahner eine Anleitung zur vorbildgerechten Gleisbildgestaltung geben soll. Zu klären ist lediglich noch die Art der auch für den Laien verständlichen Darstellung.
Ein weiterer NEM-Vorschlag, der die Normung einer Epochen-Einteilung für Modellbahnanlagen und Fahrzeuge zum Ziel hat, wurde vorläufig zurückgestellt. Es stellte sich heraus, daß diese bereits vor mehreren Jahren von der „ferpress" vorgeschlagene Einteilung nicht für alle Mitgliedsländer zutrifft und daher als europäische Norm nicht in Frage kommt.
An einer „Einführung in die NEM", die zum besseren Verständnis der Normen dienen soll, wird weiterhin gearbeitet.
Am Rande behandelt wurden noch NEM-Vorschläge über Leistungsmessungen, Lok-Tender-Kupplungen und Anlagen aus Bauelementen (Moduln). Ferner fand ein Gedankenaustausch über eine effektivere Verteilung der Normblätter statt.

gez. G. Krauth (Sekretär des TA)

WISSEN SIE SCHON ...

● daß bis 1985 in der Sowjetunion 112 Kilometer Metrogleise verlegt werden?

Zu den bestehenden sieben Metros Moskau, Leningrad, Charkow, Kiew, Baku, Tbilissi, Taschkent — kommen vier weitere in Minsk, Jerewan, Gorki und Nowosibirsk hinzu.
Die Moskauer U-Bahn hat 107 Stationen und eine Länge von 181,4 Kilometern. Sie befördert täglich etwa 6 Millionen Fahrgäste, in einem Jahr sind das über 2 Milliarden.

● daß die weltberühmte Gotthardbahn 1982 ihr 100. Jubiläum feiert?

Bereits im vorigen Monat fand deshalb eine große Eisenbahnschau unter Regie der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) statt. Für diese Veranstaltung mußte bereits das Jubiläums-Vorjahr gewählt werden, da die geplante Einführung des Taktfahrplanes auf dieser Bahn Sonderfahrten im nächsten Jahr nicht zuläßt. Auf einer Länge von 2 Kilometern befährt dort jeder Zug den linken Talhang bei Wasser dreimal auf unterschiedlicher Höhe. Dabei ist der Fahrrichtungswechsel mit dem jeweiligen Verschwinden und Wiederauftauchen der Züge in der Gegenrichtung verbunden. Die SBB haben nun diese Szenerie in den Sommermonaten dem Publikum zugänglich gemacht. Am gegenüberliegenden rechten Talhang konnte für die Interessenten Weideland freigestellt werden. Von dort aus besteht eine gute Sicht auf die Streckenführung.
Im Zusammenhang mit dem 100. Jubiläum ist vorgesehen, am 1. Juli 1982 die neue Halle „Schienenverkehr" im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern einzuweihen. Ma.

● daß die Kampucheanische Eisenbahn nach 4 Jahren nun wieder dem regelmäßigen Personen- und Güterverkehr dient?

Im Jahre 1975 kam der Betrieb zum Erliegen, da die Eisenbahner in Zwangsarbeitslager geschickt worden waren. Nach Zerschlagung des mörderischen Pol-Pot-Regimes begannen die Eisenbahner den Fahrzeugpark in Reparaturwerkstätten unter großen Mühen wieder aufzuarbeiten. Etappenweise wurden die Gleisanlagen und Brücken erneuert. Mitte September 1979 fuhr wieder der erste Zug von Phnom Penh in Richtung Kompong Soul. Somit konnten vor allem die von der See kommenden lebenswichtigen Nahrungsmittel aus den sozialistischen Ländern schneller ins Landesinnere transportiert werden.
Gegenwärtig fahren alle zwei Tage Züge nach Kompong Soul. In den meist aus Güterwagen bestehenden Zügen wird auch ein gepanzerter Waggon mitgeführt. Die mit Soldaten besetzten und Geschützen ausgerüsteten Wagen sind deshalb erforderlich, weil wiederholt Pol-Pot-Banden Züge überfallen und ausgeraubt haben. Ma.

● daß das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes in Washington jetzt wegen Baufälligkeit für den Verkehr gesperrt werden mußte?

Ob der vor 75 Jahren als „Symbol der Stärke Amerikas" entworfene und errichtete Bau überhaupt noch einmal eröffnet wird, ist noch nicht entschieden worden.

● daß sich heute das Eisenbahnwesen der USA in einem stetigen Niedergang befindet?

Zwar nimmt der innerstaatliche Gütertransport mit etwa 35% immer noch den ersten Platz ein, doch 1940 betrug er z. B. über 63%. Der Eisenbahn-Personenverkehr besitzt keinerlei praktische Bedeutung mehr. Er macht weniger als ein Prozent aus. Der Ursachen sind viele: Kapitalistische Produktionsverhältnisse, enormes Profitstreben, unerbittlicher Konkurrenzkampf, Folgen monopolistischer Konzentrationsprozesse (20 Gesellschaften nennen gegenwärtig 80% aller Strecken ihr eigen). Die privaten Bahngesellschaften gehören den einflußreichsten und größten US-Monopolen. Außerdem wurden volkswirtschaftlich völlig ungerechtfertigte Parallelbahnen — vor allem im Osten — angelegt. Die Zahl der Lokomotiven hat sich von 44300 (1940) auf 29000 verringert, im gleichen Zeitraum die der Güterwagen von 1685000 auf 1440000 und die der Personenwagen von 38300 sogar auf nur noch 8800. Von der Elektrotraktion wurde wiederum aus Profitgründen Abstand genommen, so daß die Dieseltraktion fast alles beherrscht (totale Abhängigkeit vom Erdöl). „Abschreckende Beispiele" sind weiterhin unmögliche Konzentrationen von Bahnhöfen in den Großstädten. Kau.

● daß die Eisenbahnen Italiens, Österreichs und der BRD das Projekt eines Eisenbahntunnels unter dem Brennerpaß verwirklichen wollen?

Der Bau des 60 km langen Tunnels wurde kürzlich durch die Direktoren der beteiligten Bahnverwaltungen geprüft.

● daß 1862 die erste Konzession zum Bahnbau auf der Sundainsel Java (heute Djava im Staatsverband Indonesiens) erteilt wurde?

Diese Insel ist jetzt von einem verhältnismäßig engmaschigen Bahnnetz durchzogen. Die Hauptstrecken sind in Kapspur (1067 mm) ausgeführt. Neben- und kleinere Stichbahnen haben überwiegend 760 mm und 600 mm Spurweite. Die Hauptlinien durchziehen die Insel in westöstlicher Richtung, nordsüdlich verlaufen dagegen die meisten Verbindungs- und Stichbahnen. Auf Sumatra gibt es nur wenige, nicht zusammenhängende Strecken, auf Kalimantan und Celebes sowie auf den kleineren Sundainseln noch keine Schienenwege. Kau.

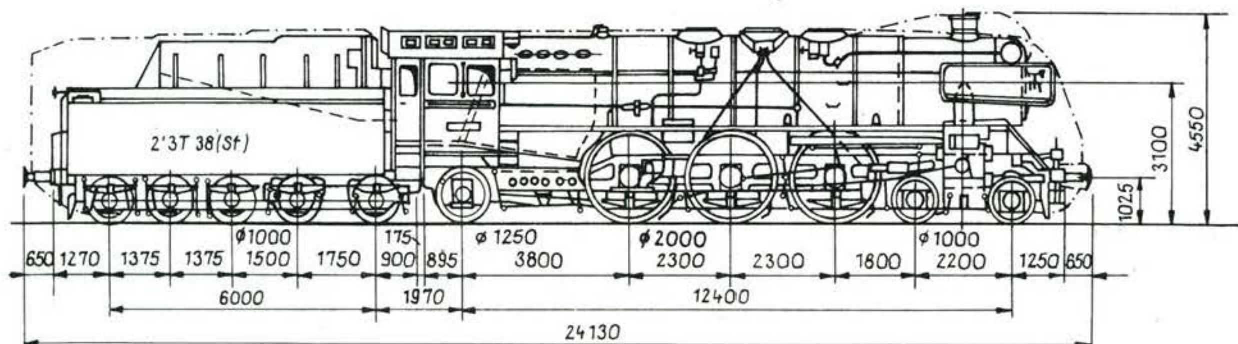
Lokfoto des Monats

Seite 215

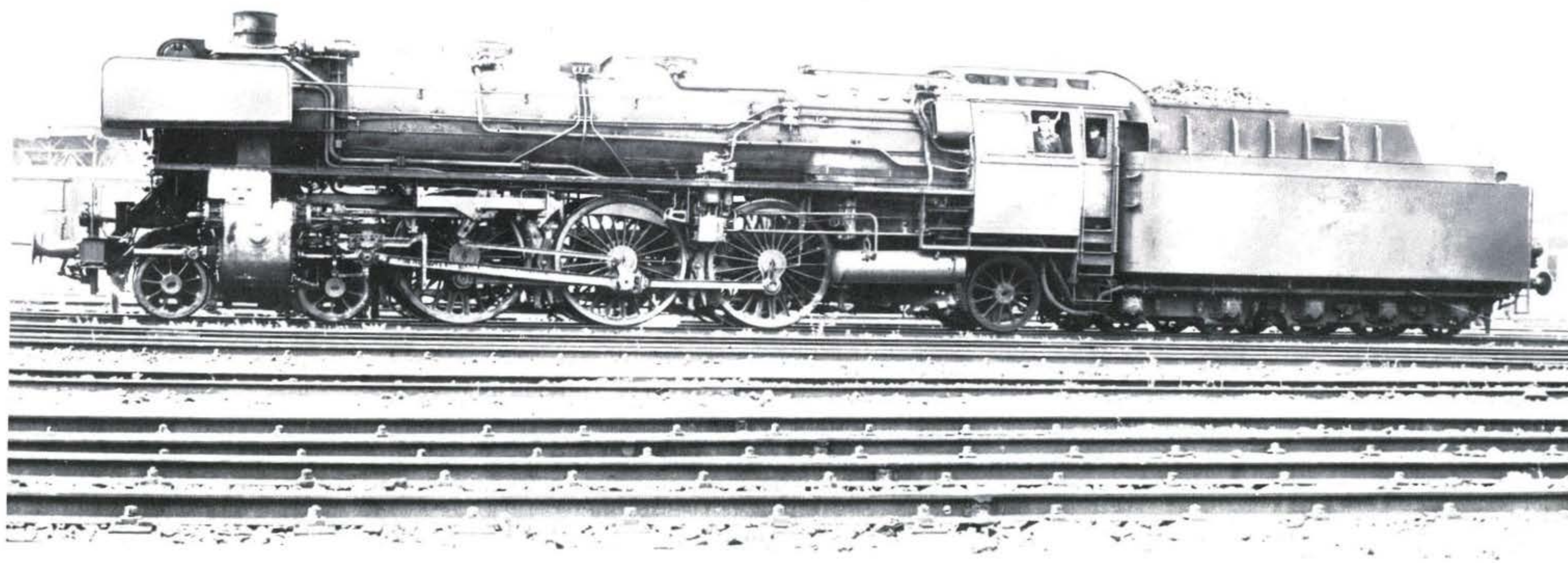
Mitte der 30er Jahre plante die damalige DRG ein Netz schnellfahrender Züge zu schaffen. Ein zu diesem Zweck erarbeitetes Forderungsprogramm sah vor, dafür Lokomotiven mit einer Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h einzusetzen. Bekanntlich waren aber die bisher gelieferten Einheitslokomotiven lediglich für Vmax = 130 km/h ausgelegt. Auf Grundlage der Erfahrungen mit den stromlinienverkleideten Lokomotiven 03 154, 03 193, 05 001 und 05 002 erhielt die BMAG (vormals Schwartzkopff) den Auftrag, eine entsprechende stromlinienverkleidete Pazificlok zu konstruieren und auszuliefern.
Von den mit einem Drillingstriebwerk ausgerüsteten Loks lieferte die genannte Maschinenfabrik in den Jahren 1939/40 insgesamt 55 Stück. Sie erhielten die Nr. 01 1002 und 01 1052 bis 01 1105. Weitere Maschinen wurden nicht gebaut, da ein entsprechender Auftrag durch den Beginn des Krieges storniert werden mußte. Die Lokomotiven waren zunächst in den Bw Leipzig W, Halle P, Berlin Anhalter Bf, Hannover Ost, Bebra, Erfurt P, Dresden A, Frankfurt (O.), Würzburg und München beheimatet. Ab 1944 wurden die Maschinen den Bw Braunschweig, Hannover Ost, Kassel und Göttingen zugeordnet. Demzufolge verblieben alle Lokomotiven der BR 01^{10} auf dem Gebiet der heutigen BRD.
Bis auf die 1948 ausgemusterte 01 1067 konnten die anderen 54 Loks in den Unterhaltungsstand der DB übernommen werden. Sofern die Stromlinienverkleidung nicht schon vor Kriegsende entfernt worden war, verschwand sie jetzt endgültig. Im Rahmen eines Rekonstruktionsprogramms der DB wurden die ursprünglichen Kessel bald ersetzt.
Inzwischen gehören die Ende der 50er Jahre überwiegend noch auf Ölhauptfeuerung umgestellten Loks nicht mehr zum Bestand der DB.
Die Lokomotiven 01 1056 und 01 1102 sind in Rheine bzw. Bebra als Denkmäler aufgestellt worden. Ma.

Technische Daten:

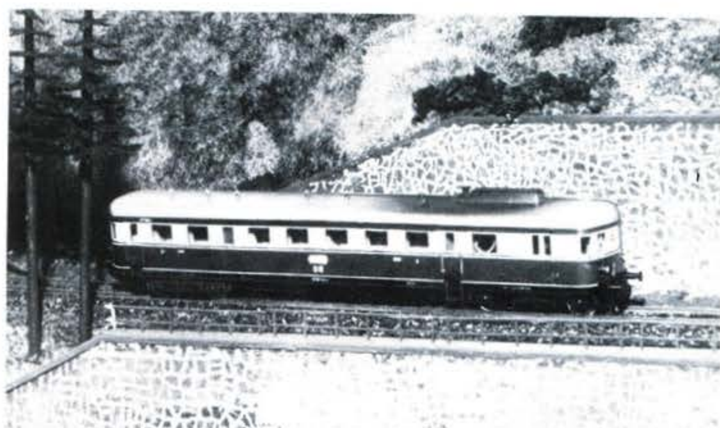
zul. Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Treib- und Kuppelraddurchmesser	2000 mm
Wasserraum des Kessels	10,88 m³
Dampfraum des Kessels	4,2 m³
Rostfläche	4,32 m²
Strahlungsheizfläche	16,9 m²
Heizrohrfläche	147 m²
Verdampfungsheizrohrfläche	246,9 m²
Lokleermasse	103,1 t
Lokdienstmasse	114,3 t



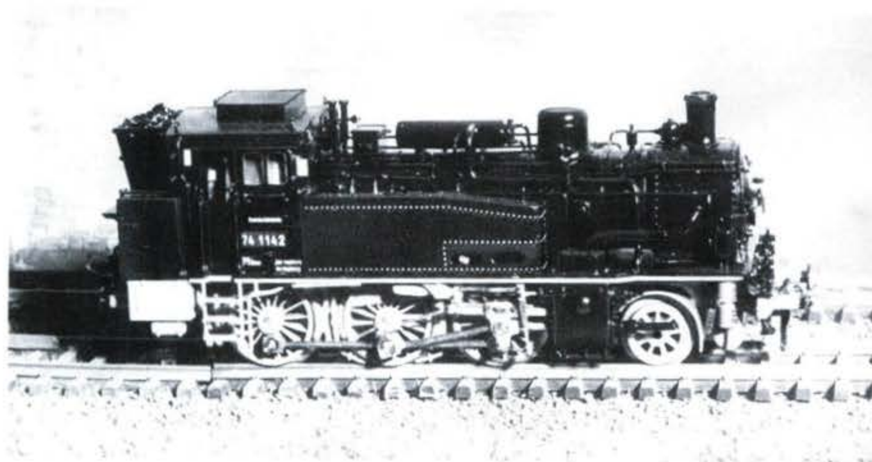
Lokomotive 01 1088 ohne Stromlinienverkleidung *Foto: Sammlung M. Weisbrod*



Eine Nachlese vom XXVII. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1980 in Leipzig



Auf vielfachen Wunsch stellen wir Ihnen, liebe Leser, nochmals einige interessante Modelle vor, die anläßlich des Internationalen Wettbewerbs 1980 einen Preis erhielten.



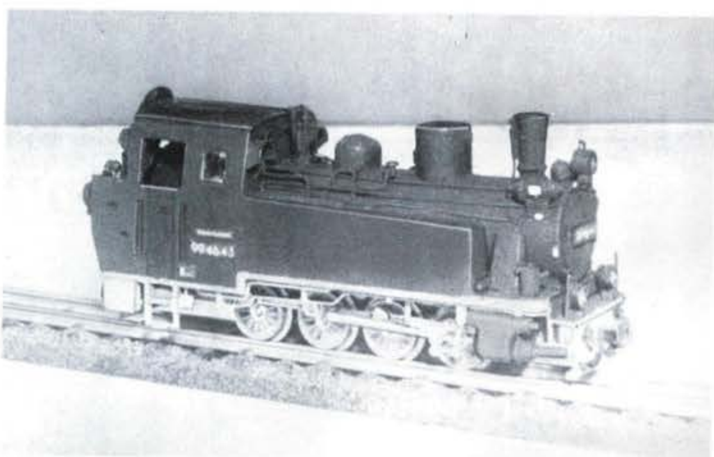


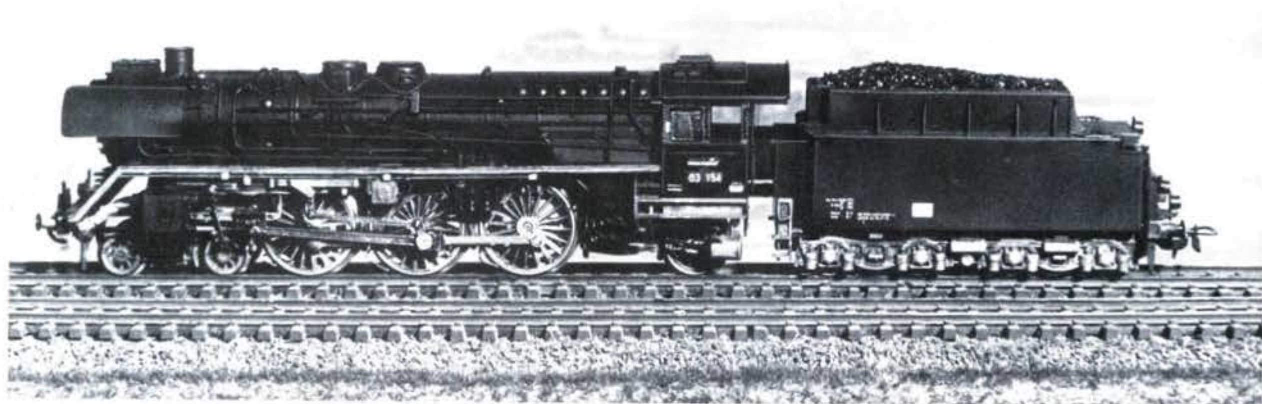
Bild 1 Für die Nachgestaltung dieses VT 137 in der Nenngröße H0 bekam Herr Werler (DDR) einen 2. Preis.

Bild 2 Um den Berliner Stadtbahnloks ein Denkmal zu setzen, entstand in der Werkstatt von R. Weller (DDR) die 74 1142 in H0. Er erhielt für dieses sehr gelungene Modell einen 1. Preis.

Bild 3 In der Nenngröße $H0_e$ baute Herr B. Wagner (DDR) dieses Modell der 99 4643 und bekam dafür einen Anerkennungspreis.

Bild 4 Ebenfalls einen 2. Preis erhielt Herr W. Schütte (DDR) für den Nachbau der Lokomotive 03 154.

Fotos: W. Bahnert, Leipzig



Dipl.-Ing. DIETER BÄZOLD (DMV), Leipzig

Elektrifizierung und elektrische Lokomotiven in Österreich

Bereits frühzeitig bestand in Österreich großes Interesse am elektrischen Bahnbetrieb. Ein Jahr nach der Berliner Gewerbeausstellung wurde aus ähnlichem Anlaß in Wien ab 27. Juli 1880 eine von der Firma B. Egger erbaute elektrische Bahn drei Monate lang betrieben. Die Lokomotive hatte eine Leistung von 1,85 kW. Die Achsen wurden vom Motor über einen Schnurtrieb angetrieben. Im Gegensatz zur Siemens-Lokomotive von 1879 soll die Fahrtrichtungsumkehr bereits durch Wicklungsumschaltung erfolgt sein. Private Gesellschaften eröffneten die ersten Wechselstrombahnen in Östereich; 1904 Stubaitalbahn Insbruck—Fulpmes (2,5 kV, 45 Hz), 1907 Wien—Baden (750 V, 15 Hz). Es folgte am 7. Oktober 1911 die 91 km lange Strecke St. Pölten—Mariazell—Gußwerk (6,6 kV, 25 Hz). Auf der 760-mm-Schmalspurstrecke wurden 16 C'C'-Lokomotiven mit 420 kW, 40 km/h und elektromagnetischer Schützensteuerung eingesetzt, die ersten österreichischen Wechselstromlokomotiven, spätere Baureihe 1099 der ÖBB. Die Lokomotiven wurden ab 1959 modernisiert und mit einem neuen Lokomotivkasten versehen.

Die erste für Einphasenwechselstrom 15 kV, 15 Hz eröffnete Staatsbahnstrecke war die von Anfang an für elektrischen Zugbetrieb vorgesehene Karwendelbahn Innsbruck—Scharnitz, auf der am 28. Oktober 1912 der Betrieb aufgenommen wurde. Ihr folgten bis zum ersten Weltkrieg noch die Strekken Griesen—Reutte und Groß Schwachat—Berg. Damit waren 1914 in Österreich 113 km Fernstrecken auf elektrischen Betrieb umgestellt.

Einen Aufschwung nahm die Streckenelektrifizierung erst nach der Gründung der Republik Österreich und der ÖBB. Nach dem am 23. Juli 1920 vom Nationalrat verabschiedeten 1. Elektrifizierungsgesetz wurde am 22. Juli 1923 die Strecke Innsbruck—Telfs (27 km) eröffnet. Bis 1927 waren ca. 300 km elektrifiziert. Bis 1935 wurden weitere 620 km auf elektrischen Betrieb umgestellt.

Das 1937 beschlossene 2. Elektrifizierungsprogramm konnte infolge der Annexion Österreichs durch das faschistische Deutschland nicht verwirklicht werden. Erst nach 1945 wurde die Streckenelektrifizierung fortgesetzt und am 21. Januar 1949 die Strecke Bregenz—St. Margarethen eröffnet. Im Jahre 1952 war die Westbahnstrecke Wien—Salzburg (770 km) durchgehend elektrifiziert. 1955 waren bereits 1365 km — 24,2 % des Netzes — auf elektrischen Betrieb umgestellt. Auf ihnen wurden immerhin 52,8 % der Zugförderleistungen gefahren. Mitte der sechziger Jahre erreichte das elektrifizierte Netz der ÖBB eine Länge von 2200 km — 37 % des Netzes — auf denen 76 % der Zugförderleistungen gefahren wurden. Gegenwärtig sind etwa 2900 km elektrifiziert. Im November 1979 wurde von den ÖBB ein Plan zur weiteren Elektrifizierung beschlossen. Er sieht die Umstellung von 685 km in den nächsten 10 Jahren vor.

Elektrische Lokomotiven

Die ersten normalspurigen Wechselstromlokomotiven waren C 1'-Lokomotiven der späteren Baureihe 1060 der ÖBB, die auf der Karwendel- und der Preßburger Bahn eingesetzt wurden. Sie hatten übersetzungslosen Parallelkurbelantrieb mit einem im Hauptrahmen gelagerten Winter-Eichberg-Repulsionsmotor von 620 kW, 40 km/h und elektromagnetische Schützensteuerung. Die Lokomotive 1060.01 blieb erhalten und wurde dem Eisenbahnmuseum in Wien übergeben. Es ist die einzige komplett erhaltene Lokomotive mit diesem Antrieb (Bild 1).

Für das Elektrifizierungsprogramm von 1920 beschafften die ÖBB sieben 1'C+C1'-Gebirgs-Schnellzuglokomotiven nach dem Vorbild des „Krokodil" der Schweizer Bundesbahnen, spätere Baureihe 1089, jedoch mit anderem Antrieb. Zwei Fahrmotoren treiben über gemeinsame Vorgelege-Blindwellen und normale Kuppelstangen die drei Achsen jedes Gestells an. Die 1926 beschafften weiteren 9 Lokomotiven, Baureihe 1189, hatten eine von 1800 auf 1900 kW erhöhte Stundenleistung und 75 statt 65 km/h Höchstgeschwindigkeit. Von den Lokomotiven ist keine mehr in Betrieb. Ende 1978 wurde die 1089.06 als letzte dieser Baureihe außer Dienst gestellt. Ihr folgten 1979 die verbliebenen drei Lokomotiven der Baureihe 1189. Die am 25. 11. 1979 abgestellte 1189.05 wurde als letztes österreichisches „Krokodil" dem Eisenbahnmuseum Wien übergeben und mit im Bw Attnang-Puchheim abgestellt.

Fünffach gekuppelte Lokomotiven wurden 1924 für den Güterzugbetrieb beschafft, Baureihe 1080. Ihre drei mittleren Achsen werden durch je einen Tatzlagermotor angetrieben. Alle Achsen sind durch Kuppelstangen verbunden, die auch die Endachsen antreiben. Wegen des Außenrahmens mußten für die Kuppelstangen entsprechende Kurbeln außerhalb des Rahmens vorgesehen werden. Bei den 1926 beschafften weiteren Lokomotiven, Baureihe 1180, wurde die Stundenleistung auf 1300 kW erhöht, der Lokomotivkasten ohne Vorbauten ausgeführt und der gleiche Antrieb verwendet. Sie erhielten als erste Lokomotiven der ÖBB eine elektrische Widerstandsbremse. Das für die Änderung der Motorspannung verwendete Stufenschaltwerk mit Dreifach-Stufenschalter erforderte drei Umdrehungen der Fahrschalter-Handkurbel für das Schalten einer Fahrstufe. Ab 1950 wurde diese aufwendige Steuerung von den ÖBB durch eine elektro-pneumatische Schützensteuerung ersetzt.

Bereits 1927 wurden weitere fünffach gekuppelte Lokomotiven, Baureihe 1280, beschafft. Der relativ große Achsabstand der 1080/1180 (7750 mm) verursachte auf den kurvenreichen Strecken einen hohen Laufwiderstand und großen Radreifenverschleiß. Bei der 1280 wurden der Achsabstand (6550 mm), Raddurchmesser und Antrieb verändert (Tabelle). Zwei Gestellmotoren treiben über Vorgelege-Blindwellen und Kandó-Dreieck-Rahmen die fünf durch Kuppelstangen verbundenen Achsen an. Als Steuerung für die Motorspannung wurden elektro-pneumatische Schütze verwendet. Diese Steuerung war ab Mitte der zwanziger Jahre 3 Jahrzehnte die vorherrschende Steuerung bei den elektrischen Lokomotiven der ÖBB. Die Lokomotiven gehören mit den 1'E1'-Lokomotiven Ae 5/7 der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn und den E-Lokomotiven 550, 551, 552 und 554 der Italienischen Staatsbahnen zu den wenigen fünffach gekuppelten Ellok und sind als einzige noch in Betrieb.

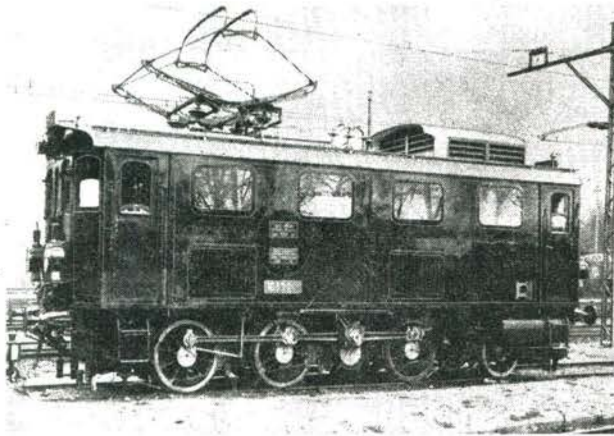


Bild 1 C1'-Lokomotive der K. u. K. Österreichischen Staatseisenbahnen für die Karwendelbahn im Lieferzustand, Baujahr 1912.
Foto: Werkfoto, Archiv Verf.

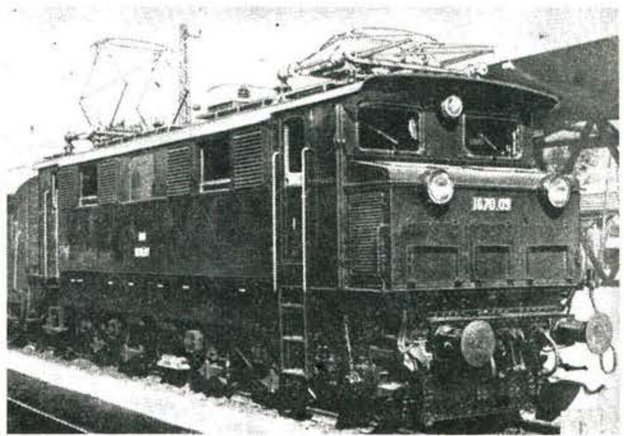


Bild 2 (1A) Bo (1A) — Schnellzuglokomotive 1670.09 der ÖBB, Baujahr 1927.
Foto: Reed, Archiv, Verf.

Übergang zum Einzelachsantrieb

Mitte der zwanziger Jahre begann bei den ÖBB der Übergang zum Einzelachsantrieb. Durch die relativ spät beginnende größere Streckenelektrifizierung konnte auf den Erfahrungen anderer Bahnverwaltungen mit den vielfältigen und komplizierten Stangenantrieben und Motorentwicklungen aufgebaut werden. Die ersten Lokomotiven der ÖBB mit Einzelachsantrieb waren die (1 A) Bo (A 1) — Lokomotiven der Baureihen 1570 (1925) und 1670 (1928) (Bild 2). Zum Tatzlagermotor hatte man wegen der 85 bzw. 100 km/h Höchstgeschwindigkeit kein rechtes Zutrauen. In Anlehnung an französische Lokomotiven kamen vertikal statt üblicherweise axial angeordnete Fahrmotoren zur Verwendung. Bei den 1570 ist es ein Motor und bei den 1670 sind es zwei Motoren je Achse, die über Kegelradgetriebe die Achsen antreiben. Durch die acht Motoren war im Maschinenraum für die weitere elektrische Ausrüstung kein ausreichender Platz vorhanden. Sie wurde in Seitenkästen längs des Hauptrahmens angeordnet und ist durch Klappen in den Seitenwänden von außen zugänglich. Mit 2350 kW Stundenleistung und 100 km/h Höchstgeschwindigkeit war die 1670 bis Mitte der dreißiger Jahre die leistungsfähigste Ellok der ÖBB (siehe Tabelle). Bedingt durch die geringe zulässige Achsfahrmasse der österreichischen Strecken (17 Mp) mußte der Fahrzeugteil der 1670 sehr leicht ausgeführt werden, und es traten in den ersten Betriebsjahren häufig Schäden und Betriebsstörungen auf, die erst durch Verstärken der Achsen, Radsterne, Federung und des Gestellrahmens zurückgingen. Die Dienstmasse der Lokomotiven erhöhte sich dadurch auf 107 t. Bei den im Jahre 1931 beschafften acht Lokomotiven der Baureihe 1670.1 mit gleicher elektrischer Ausrüstung wurde ein entsprechend stärker bemessener Fahrzeugteil ausgeführt.

Bo'Bo'-Lokomotiven

Im Jahre 1927 begann mit der späteren Baureihe 1045 bei den ÖBB die Beschaffung von Bo'Bo'-Lokomotiven, die seit einigen Jahren den größten Anteil am Ellokbestand haben. Bis 1939 folgten noch die Baureihen 1145 (1930), 1245 (1934), 1245.5 (1938) und 1245.6. Alle Lokomotiven haben Sechéron-Federantrieb, elektro-pneumatische Schützensteuerung und bis auf die 1245.6 eine elektrische Widerstandsbremse. Die Stundenleistung der Lokomotiven wurde von 1140 kW (1045) auf 1785 kW (1245.6) und die Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h erhöht. Im Jahre 1950 folgte als erster Nachkriegsneubau die Baureihe 1040 mit 2290 kW und 90 km/h. Die 1952 beschaffte Baureihe 1041 erhielt bei gleicher elektrischer Ausrüstung statt des Sechéron-Federantriebes einen dem Kleinow-Federtopfantrieb ähnlichen Gummipuffer-Antrieb. Bei der ab 1955 folgenden Baureihe 1141 (2480 kW, 110 km/h) wurde der SSW-Gummiringfederantrieb eingebaut. Ab 1963 bzw. 1966 wurde mit den Hochleistungslokomotiven der Baureihen 1042 und 1042.5 die Reihe der Bo'Bo'-Lokomotiven fortgesetzt. Die Lokomotiven haben 3560 bzw. 4000 kW Stundenleistung, 130 bzw. 150 km/h Höchstgeschwindigkeit, SSW-Gummiringfederantrieb, Hochspannungssteuerung und eine kombinierte elektrische Widerstands- und Nutzbremse. Mit 257 in Dienst gestellten Lokomotiven ist es die bisher von den ÖBB in größter Anzahl beschaffte Ellok-Baureihe. Sie gehören nach anfänglichen, teils erheblichen „Kinderkrankheiten", heute zu den zuverlässigsten elektrischen Lokomotiven der ÖBB.

Erste Thyristorlokomotiven

Nach zufriedenstellenden Versuchsfahrten mit der auf Thyristorsteuerung umgebauten Re 4/4 161 der BLS im Sommer 1969 folgten ein Jahr später Versuche mit der schwedischen Thyristorlokomotive Rc 2 1049 auf der Tauern- und Semmeringstrecke. Die Lokomotive beförderte ohne Schwierigkeiten einen bis zu 25% schwereren Zug als die 1042 über die Steilrampen. Daraufhin beschafften die ÖBB zehn Thyristorlokomotiven der Baureihe 1043 (4000 kW, 135 km/h) für den Güterzugdienst auf der Tauernbahn.

Im Sommer 1974 nahmen die ÖBB die erste Thyristorlokomotive der Baureihe 1044 in Betrieb. Die Serienlieferung begann 1976 mit 24 Lokomotiven, der sich unmittelbar eine zweite Serie mit ebenfalls 24 Lokomotiven anschloß. Die Stundenzugkraft der 1044 von 212 kN bei 90 km/h und 98 kN Endzugkraft bei 160 km/h Höchstgeschwindigkeit ermöglichen den Einsatz sowohl im schweren Rampendienst als auch im schnellen Flachland-Reisezugdienst. Die Maschinenraumausrüstung ist ähnlich der 1043 in durch das Dach leicht auswechselbaren Gestellschränken angeordnet. Für die elektrische Ausrüstung kam weitgehend Aluminium zur Anwendung. Die Lokomotiven haben radialgeblechte Haupttransformatoren, Fahrmotoren mit kombinierter Erregung, 45% Selbst- und 55% Fremderregung sowie BBC-Federantrieb. Der Thyristor-Stromrichter ist bei der 1044.01 in achtstufiger und bei der 1044.02 in vierstufiger Anschnittssteuerungs-Folgeschaltung ausgeführt. Die Serienlokomotiven entsprechen dem Prototyp 1044.02. Der Betriebseinsatz der 1044 ergab, daß die erwartete Leistungsfähigkeit von den Lokomotiven nicht gebracht wird. Sie sind nur geringfügig besser als die 1042 und 1042.5. Besonders störanfällig ist die elektrische Ausrüstung. Infolge sehr häufiger Radreifenschäden wurden die Lokomotiven der ersten beiden Serien mit Monoblocrädern und anderen Achs-Rollenlagern nachgerüstet. Diese Änderungen erhalten auch die 24 Lokomotiven der 3. Bauserie, die geliefert wird. Eine 4. Serie von 24 Lokomotiven (1044.75-98) wurde Anfang 1980 storniert.

(Eine Tabelle mit technischen Daten ausgewählter 16 2/3-Hz-Lokomotiven veröffentlichen wir in einem späteren Beitrag).

REZENSION

Prof. Manfred Berger, „Historische Bahnhofsbauten", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1980, 255 Seiten, 412 Abb., 36 Mark

Über Lokomotiv- und Streckengeschichten ist schon viel geschrieben worden. Prof. Manfred Berger widmet sich in seinem Buch jedoch einem Gebiet, daß bisher nur von wenigen Eisenbahnfreunden beachtet worden ist und doch genauso interessant und faszinierend ist. Mit dieser Arbeit werden erstmalig die großen Leistungen des Eisenbahnhochbaues auf dem Territorium der DDR gebührend gewürdigt.
In einer Einführung werden zunächst der Bahnhof und seine Bauten unter allgemein-geschichtlichen Aspekten beschrieben. Daran schließen sich, territorial geordnet, die Beschreibungen ausgewählter Bahnhöfe an. Teils sind Gebäude und Anlagen heute nicht mehr vorhanden, teils aber noch zu sehen. Die einzelnen Beschreibungen wurden überwiegend kompakt abgefaßt und geben dennoch prägnant und umfassend Auskunft. Besonders wertvoll sind die bisher zum größten Teil noch unveröffentlichten Fotos und Lithographien.
Leider treffen die zu einigen Bildern angegebenen Jahreszahlen nicht zu. (Beispielsweise zeigt das Bild 154 — Jahreszahl 1902 — eine sächs. P 8, die bereits mit einer DRG-Nr. gekennzeichnet ist und einen in den 20er Jahren gebauten Opel.)
Das tut aber der herausragenden Qualität des Buches keinen Abbruch. Um ein schnelles Auffinden aller in diesem Werk erfaßten Bahnhofsbauten zu gewährleisten, ist am Schluß des Buches ein entsprechendes Verzeichnis enthalten. Sofern das Buch im Handel vergriffen ist, sollten die Ausleihmöglichkeiten in den Bibliotheken genutzt werden.

Ma.

Bei den nachfolgenden zum Tausch bzw. Verkauf angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Suche für H0, Baureihe 50 und 42, nur DDR-Produktion
J. Weißhaupt, 5500 Nordhausen
Hohensteiner Straße 21

Suche z. Aufbau einer Triebwagen-samml. Lit., Fotos, Dias u. a.
R. Nette, 4800 Naumburg-W.
Pfortastraße 19

Tausche
„Schmalspurbahn-Archiv",
36,– M, gegen **„BR 01"**
Suche
„Die Spreewaldbahn"
Markus Winter
7900 Falkenberg
Friedrich-Engels-Straße 8

Biete
Müller, „Schiene, Dampf u. Kamera", Holzborn, „BR 01-96"
u. Modelleisenbahn-Lexikon
Suche Dampflokarchiv I, II u. III (nur Tausch)
H. Mecklenburg, 1321 Tantow,
Hans-Beimler-Straße 30

Biete:
Kieper, „Schmalspurbahn-Archiv"
Suche:
Weisbrod, „Die Baureihe 01" und **Preuß, „Die Spreewaldbahn",**
nur im Tausch.
Zuschr. an **W. Bormann,**
4301 Alexisbad, Haus Waldkrone

Sammler bietet BR 84 u. 91 (Hruska)
Suche andere Triebf. in H0, 0, I, (DDR-Produktion bzw. Eigenbau)
Schippeinz
8122 Radebeul
Kiefernstraße 1

Tausche „Geschichte der Dresdner Straßenbahn" 1872–1975 (neu) gegen **„Straßenbahn-Archiv".**
Wolfgang Pohl, 8027 Dresden,
Altplauen 2, Tel.: 47 14 42

Suche Dampfmaschine
evtl. m. Zubehör zu kaufen.
F. Seifert, 9901 Rodau,
Postfach 155

Verk./Tausch:
„Als die Züge f. lernten",
„Schmalspurb. d. OL", N BR 55, 65, H0 BR 50, 75, 89, 91, SKL (alles DDR).
Suche
„Schiene, Dampf u. Kamera",
„01–96", „97–99", H0, H0e/m-Mat., H0-Straßenfz. d. DDR-Produktion.
D. Frisch, 1125 Berlin
Berliner Straße 66 B

Eisenbahnjahrbuch 1976,
Straßenbahn-Archiv, Straßenbahnmodelle (nur DDR-Produktion), fahrbereit zu kaufen gesucht.
Jochen Groh, 9900 Plauen,
Schlachthofstraße 26

Biete Schmalspurbahnarchiv,
EJB 1979.
Suche Straßenbahnarchiv, Die Spreewaldbahn, Kleinbahnen der Altmark sowie and. Lit. über Schmalspurbahnen.
Zuschriften an
Kellner, 6900 Jena
Georg-Weerth-Straße 16

Biete
„Der Modelleisenbahner",
Heft 2, 8/75; 6, 8/76; 7, 9, 12/77; 1, 3, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12/78; 2, 5, 6, 11/79; 1, 3, 9/80 für je 0,80 M.
Suche
Dampflokarchiv, Band 2 u. 3.
Lösch, 6056 Schleusingen
Am Markt 10

Biete
Eisenbahnjahrbuch 74 (13,50 M)
Suche
Eisenbahnjahrbuch 63, 64, 71, 79.
H.-H. Hennig
1311 Sternebeck, Dorfstraße

Biete Schmalspur-Archiv 40,– M
Dampflokarchiv 1, 2, 3, je Bd. 20,– M, Schiene Dampf Kamera 30,– M.
Suche andere Archive und Literatur v. Transp. (kein Verkauf)
Horst Zöllner, 8054 Dresden
Friedrich-Wick-Straße 17

Tausche
„Schmalspurbahn-Archiv"
gegen
„Die Baureihe 01".
Uwe Schröter
6575 Pausa
Birkenstraße 24

Tausche Modelleisenbahn-Kalender 1981 gegen Jahrg. 1980.
Tausche Schmalspur-Salonwagen **H0„ gegen „Modellbahn-**Praxis TT" Hefte 1–14.
Schmidt, 9900 Plauen
Friedrich-Engels-Straße 33

Wer besitzt ein Bild über den Erbauer des Leipziger Bayerischen Bahnhofes
Christian August Eduard Pötzsch (1803–1889) und kann dieses leihweise für eine Literaturarbeit überlassen?
Zuschriften erbeten an
Gerd Sobek, 7025 Leipzig
Bruno-Leuschner-Straße 6

Biete Dampflokarchiv, Bd. III, 18,– M, Eisenbahnjahrbücher 63, 72, 74, 78, je 12,– M, Eisenbahnkalender 1973 und 1975, je 2,– M, kleine Eisenbahn TT, 12,– M
Suche Schmalspurbahnarchiv, Kleinbahnen der Altmark, Schmalspurbahnen der Oberlausitz, Harzquer- und Brockenbahn, 2 Aufl., H0, BR 84 u. 91.
Lutz Kramer, 9804 Netzschkau, Mühlstraße 3

Mitteilungen des DMV

Einsendungen zu „Mitteilungen des DMV" sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter „Wer hat — wer braucht?" Hinweise im Heft 9/1975 und 2/1978 beachten!

Bezirksvorstand Berlin
Sonderfahrt am 17. Oktober 1981 von Berlin-Lichtenberg über Werneuchen, Wriezen, Werbig und Müncheberg zurück nach Berlin-Lichtenberg mit BR 50 Einheitslok.
Abfahrt ca. 8 Uhr, Rückankunft ca. 17 Uhr.
Teilnahmepreis 20,— Mark, Vorzugspreis für DMV-Mitglieder und Kinder (bis 10 Jahre) 15,— Mark, jeweils einschließlich Programmheft. Kaltverpflegung und Getränke im Zug gegen Bezahlung.
Es sind keine weiteren Ermäßigungen möglich, Freifahrscheine haben keine Gültigkeit.
Anmeldungen mittels Postanweisung bis zum 10. September 1981 an Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR, Bezirksvorstand Berlin, 1054 Berlin, Wilhelm-Pieck-Str. 142. Anmeldungen von DMV-Mitgliedern nur über AG-Vorsitzenden (Sammelbestellung) möglich.
Auf der Postanweisung ist die Zahl der jeweiligen Fahrkarten gesondert auszuweisen. Die Fahrkarten werden Ende September 1981 per Post zugeschickt.
Reklamationen über nicht erhaltene Fahrkarten bzw. unvollständige Zusendungen sind bis 10. Oktober 1981 schriftlich an Bestelladresse oder vor Fahrtantritt dem Fahrtleiter bekanntzugeben. Spätere Reklamationen werden nicht anerkannt.
In begrenztem Umfang bietet der VEB Reisebüro der DDR Teilnehmerkarten für ausländische Interessenten an. Auskunft und Teilnahmebedingungen über VEB Reisebüro der DDR, Generaldirektion, 1020 Berlin, Alexanderplatz 5.

Bezirksvorstand Greifswald
Die Arbeitsgemeinschaften Saßnitz und Göhren führen ihre 2. gemeinsame Modellbahnausstellung in der Zeit vom 11. bis 19. 7. 81 in der Theodor-Neubauer-Oberschule in Saßnitz durch. Öffnungszeiten werktags 9.30—11.30 Uhr und 14.00—18.00 Uhr, sonnabends und sonntags von 10.00—18.00 Uhr.

Bezirksvorstand Magdeburg
Sonderfahrt am 29. 8. 81 mit Dampflok BR 41 und 52 auf der Strecke Magdeburg — Haldensleben — Eilsleben — Magdeburg. In Eisleben Bw-Besichtigung und Mittagessen.
Fotohalte sind vorgesehen. Abfahrt in Magdeburg gegen 10.20 Uhr, Ankunft in Magdeburg gegen 19.00 Uhr. Teilnahmegebühren in Höhe von 15,— M pro Person per Postanweisung an Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, BV Magdeburg, 3010 Magdeburg, Karl-Marx-Str. 253.

5000 Erfurt
Die Arbeitsgemeinschaft 4/63 sucht noch Mitglieder, die an der Mitarbeit bei der Erhaltung einer normalspurigen Tenderlok interessiert sind. Meldung an Ulf Haußen, 5000 Erfurt, Fröbelstr. 10

Gründung von Arbeitsgemeinschaften in:
7500 Cottbus
Vorsitzender: Herr Michael Hagemeister, Zittauer Str. 15a
9620 Werdau
Vorsitzender: Herr Christian Spindler, Ziegelstr. 16
9112 Burgstädt
Vorsitzender: Herr Albrecht Hönisch, Goethestr. 25
9122 Adorf
Vorsitzender: Herr Gottfried Bartsch, Burkhardtsdorfer Str. 12
9272 Gersdorf
Vorsitzender: Herr Heinz Schönherr, Hauptstr. 61
9381 Frankenstein
Vorsitzender: Herr Norbert Klose, Hauptstr. 56
4800 Naumburg
Vorsitzender: Herr Michael Schulze, Bahnhofstr. 25
6902 Jena-Lobeda
Vorsitzender: Herr Werner Drescher, Wilhelm-Pieck-Str. 32
5000 Erfurt
Vorsitzender: Herr Eberhard Kühnlenz, Friedrich-Engels-Str. 48/111
5600 Leinefelde
Vorsitzender: Herr Lothar Bader, Ernst-Thälmann-Str. 36
7123 Engelsdorf
Vorsitzender: Herr Peter Flechsig, 7050 Leipzig, Gaithainer Str. 24 f
4090 Halle-Neustadt
Vorsitzender: Herr Andreas Hartmann, Block 956/9
4900 Zeitz
Vorsitzender: Herr Dietmar Franz, Otto-Grotewohl-Str. 8
2721 Kukuk
Vorsitzender: Herr Torsten Schurr, PF 27

Mitteilungen des Generalsekretariats
Bedingt durch die ständig steigende Anzahl unserer Mitglieder nehmen die Wünsche für Veröffentlichungen unter „Wer hat — wer braucht" immer mehr zu. Da uns jedoch in jedem Heft unserer Fachzeitschrift nur ein begrenzter Raum für alle unsere Mitteilungen zur Verfügung steht, betragen die Wartezeiten bis zur Veröffentlichung z. Z. etwa ein halbes Jahr. Um diesen Zustand zu verändern, sind wir gezwungen, nur noch solche Tausch- und Verkaufsangebote zu veröffentlichen, bei denen nur durch den breiten Leserkreis der Zeitschrift Aussicht auf Nachfrage besteht. So können z. B. keine Modellbahnartikel oder Literaturerzeugnisse mehr angeboten werden, die erst seit einiger Zeit im Einzelhandel verkauft werden. Wir bitten alle Interessenten, vorwiegend von den Möglichkeiten des Tausches oder Verkaufes innerhalb ihrer Arbeitsgemeinschaft oder im Rahmen unserer Tauschmärkte Gebrauch zu machen.

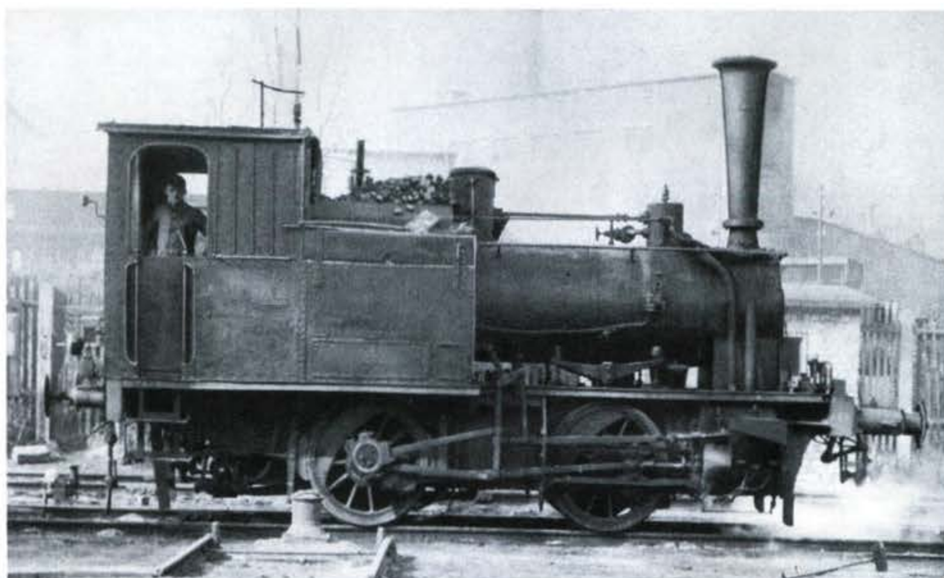
Nachstehend geben wir nochmals die Bedingungen zu Veröffentlichung von Anzeigen und der Zusendung der Angebote zu „Wer hat — wer braucht" bekannt:

1. Veröffentlichungen von Anzeigen
Es können nur Anzeigen von Mitgliedern des DMV veröffentlicht werden. Die Mitgliedsnummer ist deshalb bei Veröffentlichungswünschen anzugeben. Nichtmitglieder des DMV haben die Möglichkeit, Anzeigen bei der DEWAG-Werbung in Auftrag zu geben.
Um möglichst vielen Interessenten die Möglichkeit einer Veröffentlichung zu bieten, sind die Anzeigen so kurz wie möglich abzufassen. Selbstverständlich werden nur solche Anzeigen veröffentlicht, deren Inhalt nicht im Widerspruch zu gesetzlichen Bestimmungen (z. B. Geschenkverordnung) steht.
So können z. B. nur solche Erzeugnisse zum Tausch oder Verkauf angeboten werden, die in der DDR hergestellt oder im Einzelhandel der DDR verkauft wurden.

2. Zuschriften auf Anzeigen
Jede Zuschrift ist unbedingt mit der Chiffre-Nr. der Anzeige zu versehen, damit die Weiterleitung an den Aufgeber der Anzeige möglich ist. Daraus ergibt sich, daß auf jede Anzeige gesondert zu schreiben ist. Die Zuschriften auf Anzeigen sollten nach Möglichkeit auf einer Postkarte erfolgen, oder aber, bei Verwendung von Briefbogen, die Anschrift des Absenders auf dem Briefbogen enthalten.

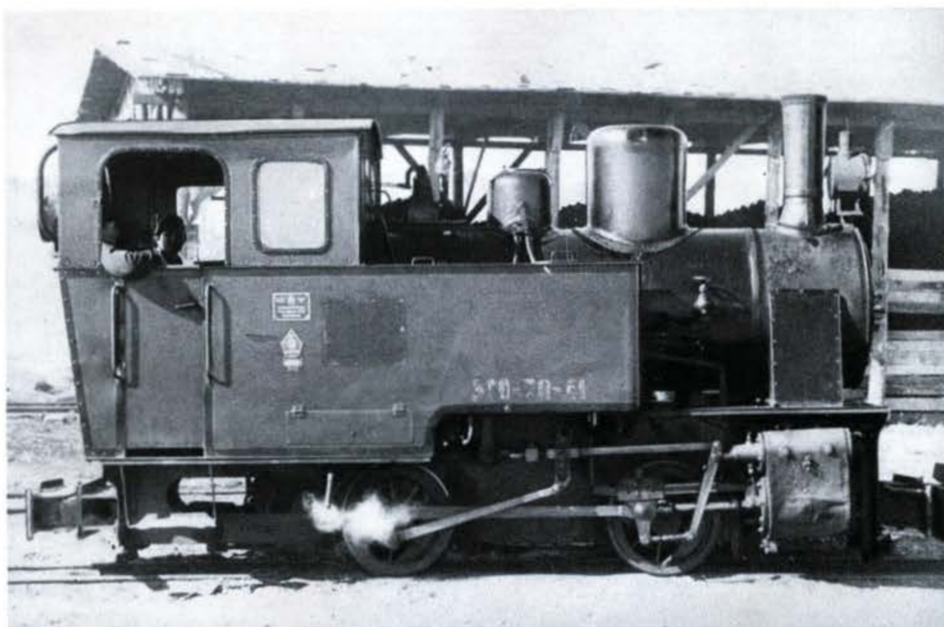
3. Verfahrensweise
Die Anschriften der Anzeigenaufgeber werden den Interessenten nicht bekanntgegeben; die eingehenden Angebote bzw. Nachfragen werden an den Aufgeber weitergeleitet; ein Einfluß auf die Beantwortung der Zuschriften durch den Aufgeber der Anzeige kann von unserer Seite nicht erfolgen. Zuschriften, die nicht den Bedingungen der Punkte 1. und 2. entsprechen, werden nicht bearbeitet.
Wir bitten um Verständnis, daß es uns nicht möglich ist, in solchen Fällen nochmals rückzufragen oder den Absender zu verständigen.

Helmut Reinert, Generalsekretär



Werklokomotiven





Bilder 1 und 2 Die von Hartmann mit der Fabriknummer 1304 an die K. Sächs. Sts. E. B. ausgelieferte Bn2t-Lok gehörte ursprünglich der Gattung VII T an. Neben der Betriebsnummer 633 erhielt sie die Bezeichnung „Iffland" und 1892 die Betriebsnummer 1426. Nach Übernahme durch die DR als 98 7055 eingesetzt, wurde sie später an das Glaswerk Freital verkauft. Dort war die Lok noch im Februar 1961 anzutreffen.

Bild 3 Diese LOWA-Lok war 1957 beim Deichbau in Ahrenshoop eingesetzt.

Fotos: G. Meyer, Aue

ISSN 0026-7422

